



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W SZCZECINIE**

Szczecin, dnia 23 listopada 2017 r.

WONS-OŚ.4260.38.2017.AT.8

**DECYZJA Nr 39/2017
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257) oraz art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. I), art. 84 i art. 85 ust. 2 i ust. 3 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. z 2017 r., poz. 1405), a także w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Kołbaskowo działającej przez pełnomocnika Pana Dariusza Skuza, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa drogi gminnej do terenów inwestycyjnych usługowo-produkcyjnych w obrębie Barnisław**”,

orzekam

stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania środowisko dla ww. przedsięwzięcia określając jednocześnie następujące warunki:

1. Zaplecze budowy (w tym: baza budowlano-sprzętowa, zaplecze techniczne, miejsce magazynowania odpadów) zorganizować z dala od zabudowy mieszkaniowej, terenów lasów oraz terenu proponowanego użytku ekologicznego UE-13, z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajętości terenu i przekształcenia jego powierzchni, oraz z zapewnieniem właściwych warunków jego funkcjonowania, takich jak:
 - uszczelnienie (okresowe, to jest na czas budowy) podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych,
 - okresowe uszczelnienie podłoża wraz z ewentualnym tymczasowym zadaszeniem w miejscach składowania materiałów i substancji (paliwa, smary, różnego rodzaju płyny eksploatacyjne itp.) mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe.
2. Granica terenu proponowanego użytku ekologicznego UE-13 powinna zostać oznaczona na czas budowy, aby uniknąć ingerencji w ten teren.
3. W związku z realizacją inwestycji na obszarze stref ochrony konserwatorskiej i wynikającą z tego kolizją, należy uzyskać decyzję Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i wszelkie działania inwestycyjne, planowane w obrębie tych stref prowadzić pod nadzorem służb archeologicznych.
4. Dopuszczać do pracy sprawne techniczne urządzenia, maszyny i pojazdy, aby zapobiec wyciekom substancji ropopochodnych.
5. W przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, na terenie budowy przedmiotowego przedsięwzięcia, należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przed przedostaniem szkodliwych substancji do ziemi.
6. Zapewnić magazynowanie ścieków sanitarnych z zaplecza socjalnego pracowników budowy, w szczelnym, bezodpływowym zbiorniku (np. typu Toi-Toi).

7. Masy ziemi pozyskane w wyniku prac budowlanych w miarę możliwości wykorzystać na terenie budowy, a nadmiar zagospodarować zgodnie z przepisami.
8. Zapewnić prawidłowe i zgodne z przepisami gospodarowanie odpadami.
9. Prace ziemne wykonywać dopiero po dokładnym zlokalizowaniu istniejącego uzbrojenia terenu, by zapobiec możliwości wystąpienia sytuacji awaryjnych.
10. W celu ograniczenia pylenia w fazie budowy zapewnić odpowiednią organizację pracy, w tym: starannie ładować na samochody materiały i odpady o charakterze sypkim, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały i odpady o charakterze sypkim.
11. Prace z użyciem sprzętu emitującego wysoki poziom hałasu wykonywać w porze dziennej.
12. Podjąć działania, aby w możliwie maksymalnym stopniu zachować istniejące drzewa i krzewy, tam gdzie jest to możliwe.
13. Wycinkę drzew i krzewów wyłącznie w niezbędnym zakresie należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od końca września do końca lutego a w przypadku, gdy wycinka w trakcie okresu lęgowego będzie uzasadniona względami technologicznymi, musi być poprzedzona oględzinami ornitologicznymi i wykonywana pod nadzorem ornitologa i po uzyskaniu odstępstw od zakazów w przypadku potwierdzenia obecności gatunków chronionych, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody.
14. Z tego też względu usuwanie roślinności dennej i wykaszanie roślinności przybrzeżnej w związku z udrożnieniem i przebudową istniejącego układu rowów melioracyjnych lub ingerencji w ciek musi być wykonane w sposób umożliwiający drobnej faunie możliwość ucieczki i schronienia, m.in. poprzez stosowanie cyklicznych przerw w pracach.
15. W zakresie ochrony nieusuwaných drzew i krzewów w fazie budowy należy zapewnić ich ochronę m.in. poprzez następujące działania:
 - drzewa znajdujące się w zasięgu budowy zabezpieczyć przed uszkodzeniami (dotyczy to również systemów korzeniowych),
 - niedopuszczalne jest magazynowanie na placu budowy, a szczególnie na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew, niezabezpieczonych przed przedostawaniem się materiałów zmieniających chemizm gleby oraz magazynowanie, rozsypywanie lub wylanie do gruntu odpadów, ścieków, itp. środków niszczących lub pogarszających drzewom warunki życia,
 - niedopuszczalne jest palenie ognisk pod drzewami, w celu np. podgrzewania mas bitumicznych, impregnatów, palenie odpadów z budowy,
 - w przypadku drzew z powierzchniowym systemem korzeniowym oraz drzew, w stosunku do których nastąpi zbliżenie projektowanych robót na odległość min. 1,5 m lub mniejszą, wszelkie prace należy wykonywać ręcznie.
16. Działania zmierzające do uporządkowania gospodarki odpadami w fazie budowy i eksploatacji powinny zabezpieczać środowisko przed ich negatywnym oddziaływaniem.
17. Po zakończeniu robót teren inwestycji należy uporządkować oraz doprowadzić do stanu pierwotnego w miejscach dokonanych w fazie budowy przekształceń niestanowiących stałego elementu przedsięwzięcia.
18. Zapewnić w fazie eksploatacji utrzymanie urządzeń i systemów melioracyjnych w należyтым stanie technicznym; zakres prac konserwacyjnych oraz sposób i terminy realizacji powinny być określone w projekcie konserwacji i powinny uwzględniać wymogi ochrony środowiska przyrodniczego.

UZASADNIENIE

Gmina Kołbaskowo działając przez pełnomocnika Pana Dariusza Skuzę wystąpiła w dniu 31.08.2017 r. z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi gminnej do terenów inwestycyjnych usługowo-produkcyjnych w obrębie Barnisław” do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, jako organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć określonych w art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. I) 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. z 2017 r., poz. 1405) – zwanej dalej ustawą OOŚ, wraz z dokumentacją, tj.:

- kartą informacyjną przedsięwzięcia (KIP) wraz z zapisem w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych,
- kopię mapy ewidencyjnej, poświadczoną przez właściwy organ, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmująca obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- mapę z zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia,
- poświadczoną przez właściwy organ wypis z rejestru gruntów,
- upoważnienie z dnia 6.02.2017 r. wydane przez Gminę Kolbaskowo dla Pana Dariusza Skuzy.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy OOŚ organ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sprawdza zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Należy jednak wskazać, że zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 5 ustawy OOŚ dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej nie jest wymagane przedkładanie wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Charakterystyka planowanej inwestycji, wskazała, iż zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.), należy ona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, 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 2004 r. o ochronie przyrody”. Dla tej grupy inwestycji obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany. Jednocześnie wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Liczbę stron postępowania ustalono m.in. na podstawie mapy z zasięgiem oddziaływania inwestycji, mapy ewidencyjnej i wypisu z ewidencji gruntów. Pismem z dnia 6.09.2017 r., znak: WONS-OŚ.4260.38.2017.AT.1, powiadomiono strony o przystąpieniu do przeprowadzenia postępowania w związku ze złożeniem przez wnioskodawcę wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Tym samym zapewniono stronom możliwość udziału w postępowaniu. Poinformowano o uprawnieniach wszystkich stron tego postępowania, wynikających z art. 10 k.p.a. wskazując, że osoby, którym przysługuje status strony wynikający z art. 28 k.p.a., mają możliwość: czynnego udziału w każdym stadium postępowania, zapoznania się z przedłożoną dokumentacją w przedmiotowej sprawie (wniosek inwestora wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia), wypowiedzenia się, co do zebranych materiałów i dowodów, zgłaszania swoich uwag i wniosków. W toku postępowania strony informowane były o wszystkich działaniach organu. Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a., przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pismem z dnia 10.11.2017 r., znak: WONS-OŚ.4260.38.2017.AT.7, powiadomiono strony o wyznaczeniu terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i możliwości wniesienia uwag lub zastrzeżeń w przedmiotowej sprawie w zakresie ochrony środowiska. Do czasu wydania niniejszej decyzji od stron postępowania nie wpłynęły żadne inne uwagi ani wnioski w przedmiotowej sprawie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie analizując przedłożone dokumenty uznał konieczność uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia, zatem pismem z dnia 19.09.2017 r., znak: WONS-OS.4260.38.2017.AT.2, wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie. Stosowne uzupełnienie w zakresie określonym ww. wezwaniem wpłynęło do tut. organu w dniu 4.10.2017 r. i w dniu 16.10.2017 r.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 ustawy OOŚ, pismem z dnia 6.09.2017 r., znak: WONS-OŚ.4260.38.2017.AT.2, wystąpiono o opinię w sprawie obowiązku sporządzenia raportu oraz określenia jego zakresu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w

Policach. Organ ten w opinii sanitarnej z dnia 13.09.2017 r., znak: PS.ZNS.4071-18/17, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uzasadniając, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi. W związku z wniesionym przez wnioskodawcę uzupełnieniem w dniu 20.10.2017 r. ponownie wystąpiono o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach. Organ ten po ponownej analizie przedłożonej dokumentacji pismem z dnia 3.11.2017 r., znak: PS.ZNS.4071-18/17, potwierdził swoją poprzednią opinię.

Ponieważ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jest organem prowadzącym postępowanie, zastosowanie ma art. 6 ustawy OOS, zgodnie z którym „wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym”.

Mając na uwadze uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy OOS, oraz analizę przedłożonych dokumentów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, postanowieniem z dnia 10.11.2017 r., znak: WONS-OŚ.4260.38.2017.AT.6, odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na fakt odstąpienia od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zaistniała konieczność przeprowadzenia postępowania z udziałem społeczeństwa.

Zgodnie z art. 84 ust.2 pkt 2 ustawy OOS, w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powinno zawierać informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1 tej ustawy, uwzględnionych przy braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Wśród uwarunkowań, o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przesądziły następujące fakty.

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi gminnej do terenów inwestycyjnych usługowo-produkcyjnych w gminie Kołbaskowo.

W zakres inwestycji wchodzi:

- budowa drogi gminnej na odcinku ok. 1,254 km,
- przebudowa i budowa rowów melioracyjnych na odcinku ok. 227 m,
- budowa kanalizacji deszczowej na odcinku ok. 54 m,
- budowa 5 przepustów,
- budowa kanału technologicznego na odcinku ok 1250 m,
- likwidacja kolizji z siecią teletechniczną.

W ramach budowy drogi gminnej wykonana zostanie jednojezdniowa, dwupasmowa droga o nawierzchni bitumicznej. Jezdnię drogi zaprojektowano o szerokości podstawowej 7,0 m o przekroju pozamiejskim z poszerzeniami na łukach. Przedsięwzięcie obejmuje realizację skrzyżowania z istniejącą drogą powiatową nr 3924Z Będargowo – Kołbaskowo. Skrzyżowanie zaprojektowano jako klasyczne. W ciągu projektowanej drogi gminnej zaprojektowano wloty skrzyżowań istniejących i projektowanych (spoza zakresem niniejszej inwestycji) dróg gminnych klasy dojazdowej. Dla planowanej drogi gminnej, uwzględniając jej przeznaczenie do obsługi zabudowy usługowej i produkcyjnej, przyjęto kategorię obciążenia ruchem KR3. Prognozy przedstawione w KIP wskazują, że po zagospodarowaniu terenów przyległych (rok 2025) natężenie ruchu osobowego wyniesie maksymalnie 300 pojazdów na dobę (godz. 6-22), a ruchu ciężarowego - 180 pojazdów na dobę (godz. 6-22).

Inwestycja jest zlokalizowana będzie we wsi Kołbaskowo, gmina Kołbaskowo, na działkach: 178/4, 271/1, 271/4, 271/11, 271/19, 271/20 z obrębu Barnisław.

Łączna powierzchnia działek inwestycyjnych wynosi 15,7957 ha. W ramach inwestycji planuje się budowę drogi o powierzchni ok 0,95 ha oraz przebudowę/budowę rowów melioracyjnych na długości 227 m (szerokość miejscowo do ok. 4 m).

Inwestycja sąsiaduje z drogą 3924Z, linią kolejową 409 łączącą stację Szczecin Gumieńce ze stacją Tantow (przejście graniczne Gumieńce-Tantow). W pobliżu znajduje się autostrada A6.

Roboty prowadzone będą metodami tradycyjnymi dla wykonania tego typu przedsięwzięć, przy użyciu: narzędzi ręcznych (bez napędu i z napędem silnikowym, jak: młoty pneumatyczne), spycharek, koparek, walców, zagęszczarek płytowych, rozkładarka mas bitumicznych itp. (z napędem spalinowym) do różnego rodzaju prac ziemnych, przeładunkowych i porządkowych na terenie placu budowy, samochodów do transportu wszystkich materiałów stosowanych na budowie. Roboty związane z realizacją przedsięwzięcia obejmą m.in.:

- rozbiórkę nawierzchni jezdni,
- zdjęcie warstwy humusu z obszaru przewidzianego pod roboty ziemne,
- wykonanie wykopów i nasypów drogowych oraz wykopów dla uzbrojenia terenu,
- montaż przepustów pod koroną drogi,
- zagęszczenie podłoża gruntowego pod nowe konstrukcje nawierzchni,
- ewentualne ułożenie materiałów geotekstylnych do wzmacniania podłoża gruntowego np. geosiatki,
- ułożenie warstw wzmacniających podłoże z kruszyw stabilizowanych cementem,
- ułożenie warstw podbudowy z kruszywa,
- ułożenie warstwy z betonu asfaltowego na jezdni lub z kostki betonowej,
- wykonanie poboczy gruntowych,
- ewentualne umocnienie skarp poprzez darniowanie i brukowanie.

W fazie realizacji inwestycji zaistnieje konieczność dostarczenia wody dla potrzeb sanitarnych ekip budowlanych oraz energia (tymczasowe pomieszczenia pracowników, stosowany sprzęt i narzędzia). Woda dla celów technologicznych może być użyta sporadycznie do wytwarzania małych ilości betonu (przewiduje się dowóz gotowego betonu), zmywania lub zraszania powierzchni, prób szczelności realizowanych sieci. Planowane jest wykorzystywanie następujących surowców i materiałów w trakcie prowadzenia prac budowlanych: beton asfaltowy, beton cementowy i SMA, kostka betonowa, kostka kamienna, prefabrykaty żelbetonowe i betonowe (chodniki, zatoki autobusowe, przepusty), kruszywo kamienne, piasek.

Ze względu na rodzaj inwestycji, w fazie eksploatacji nie przewiduje się wykorzystywania wody oraz innych surowców, materiałów i paliw oraz energii (nie planuje się oświetlenia drogi).

Inwestor nie przewidział alternatywnych wariantów dla planowanego przedsięwzięcia, gdyż inwestycja obejmuje przebudowę istniejącego układu drogowego, w związku z tym rozważanie wariantów lokalizacyjnych jest bezzasadne. Realizacja przedsięwzięcia będzie prowadzona w oparciu o technologie przyjęte dla tego rodzaju inwestycji, zgodnie z polskimi normami.

Powstające zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego może być spowodowane: zaangażowaniem niesprawnych maszyn, urządzeń budowlanych i transportowych, awariami bądź kolizjami, nieprawidłowo prowadzonymi robotami ziemnymi, nieprawidłowo prowadzoną gospodarką sprzętową, ściekową i odpadową. Nie przewiduje się jednak, aby inwestycja w fazie budowy mogła wpłynąć w sposób znaczący na środowisko gruntowo-wodne. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, że roboty będą prowadzone z należytą dbałością o środowisko, w tym: sprawdzany będzie stan techniczny pracujących maszyn budowlanych i transportowych, zachowany reżim technologiczny w czasie realizacji inwestycji ograniczający negatywne skutki związane z transportem oraz składowaniem materiałów, materiały budowlane gromadzone będą w wydzielonych do tego miejscach w sposób bezpieczny dla środowiska, na terenie budowy będą dostępne substancje lub materiały do ewentualnego neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń, powstające odpady będą selektywnie zbierane z zapewnieniem właściwego z nimi postępowania oraz przekazanie uprawnionemu podmiotowi, zapewnione będzie zaplecze socjalne dla ekip budowlanych. W trakcie realizacji przedsięwzięcia wytworzone zostaną odpady, głównie ziemia i kamienie, drewno, żelazo i stal sklasyfikowane wg. załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014 r., poz. 21) do grupy 17.

W niniejszej decyzji uszczegółowiono te warunki wskazując na zorganizowanie zaplecza budowy na utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed możliwością skażenia gruntów i wód podziemnych przez substancje ropopochodne.

W fazie eksploatacji, z KIP wynika, że wykonane będzie odwodnienie drogi do projektowanych rowów drogowych obustronnych. Na długości skrzyżowań z drogami poprzecznymi w ciągu rowów zaprojektowano przepusty. Odprowadzenie wód opadowych z rowów odbywać się będzie do istniejących rowów melioracyjnych poprzez projektowane odcinki kanalizacji deszczowej. Przebudowa istniejących rowów melioracyjnych jest niezbędna w celu nadania im parametrów wystarczających do przejęcia ilości wód z planowanej drogi, terenów ciążących do zlewni rowu oraz z istniejącej kanalizacji drenażowej.

Przebieg przebudowywanych rowów melioracyjnych realizowany będzie po trasie istniejących rowów, lokalnie przesuwając oś kanału zachowując jego charakter. Ze względu na zaległości w konserwacji rowów niezbędne będzie: usunięcie z ich koryt i skarp istniejącego drzewostanu, likwidacja lokalnych przewężeń i zamulisk, przywrócenie prawidłowych parametrów przekroju poprzecznego, nadanie jednolitych spadków podłużnych dostosowanych do ilości prowadzonych wód, wyprofilowanie skarp z nachyleniem 1:1,5, ubezpieczenie skarp kiszka faszynową oraz płatami darniny.

Odprowadzenie wód opadowych z rowów przydrożnych do rowu melioracyjnego (W1-W2) zaprojektowano poprzez projektowane odcinki kanalizacji deszczowej (W2-D3). Zaprojektowano budowę kanalizacji deszczowej \varnothing 0,8 m o łącznej długości ok. 53,2 m oraz

1 studzienkę kanalizacyjną betonową o średnicy 1,5 m oraz 2 studzienki wlotowe z rowu z osadnikiem o średnicy 1,2 m. W celu prawidłowego odprowadzenia wód opadowych z projektowanej drogi oraz z terenów przyległych do drogi zaprojektowano na rowach przydrożnych cztery przepusty na odcinkach P1-P2, P3-P4, P5-P6, P7-P8.

Planuje się budowę ok. 1250 mb telekomunikacyjnej kanalizacji kablowej 1-otworowej w kanale technologicznym.

Poczynione działania zmierzające do uporządkowania gospodarki odpadami w fazie budowy i eksploatacji powinny odpowiednio zabezpieczać środowisko przed ich negatywnym oddziaływaniem, zgodnie z ustawą o odpadach.

Z przedstawionych dokumentów wynika, że w sąsiedztwie inwestycji występują przede wszystkim tereny nieklasyfikowane akustycznie. W sąsiedztwie przedsięwzięcia brak jest zabudowy. Najbliższe tereny podlegające ochronie akustycznej nie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego połączenia drogowego, lecz zlokalizowane są w odległości ponad 0,1 km od granic terenu przedsięwzięcia. Jest to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Pomiędzy planowaną drogą a ww. zabudową przebiega autostrada A-6 oraz linia kolejowa, co spowoduje, że aktualne tło akustyczne, uwzględniające autostradę oraz linię kolejową, będzie wyższe niż hałas powstający od planowanej drogi.

Podczas realizacji przedsięwzięcia źródłem hałasu będą prace budowlane oraz ruch pojazdów przyjeżdżających na teren budowy i prowadzących rozładunek materiałów. O poziomie i uciążliwości emitowanego hałasu, decydować będzie typ i jakość używanego sprzętu oraz czas jego pracy. Należy zaznaczyć, że podczas realizacji tego typu inwestycji (inwestycje o charakterze liniowym) urządzenia nie będą pracować równocześnie, a podczas pracy zmieniać się będzie ich obciążenie. Emisja hałasu będzie związana z miejscem realizacji przedsięwzięcia i będzie przesuwać się wraz z postępami prac budowlanych. Z tego też względu w niniejszej decyzji zobowiązano wnioskodawcę, aby prace budowlane będące źródłem hałasu prowadzono w porze dziennej oraz wskazano lokalizację zaplecza budowy w oddaleniu od terenów chronionych akustycznie.

W fazie realizacji należy liczyć się z występowaniem zwiększonej emisji zanieczyszczeń gazowych, zawartych w spalinach, zwiększonej ilości pyłów, związanej z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich oraz intensywniejszym ruchem pojazdów po terenie budowy. W decyzji wskazano rozwiązania ograniczające te emisje m.in. odpowiednią organizację pracy (w tym: starannie ładować na samochody materiały i odpady o charakterze

sypkim, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały i odpady o charakterze sypkim).

Z uwagi na charakter planowanej inwestycji i jej zakres, emisje te są nieuniknione. Jednakże mają one charakter okresowy, krótkotrwały i ustaną wraz z zakończeniem inwestycji. Ze względu na liniowy charakter przedsięwzięcia będą to emisje nieorganizowane. Generalnie realizacja przedsięwzięcia, z uwagi na zakres przewidzianych do wykonania prac nie będzie wywierać długotrwałego, negatywnego wpływu na klimat akustyczny i emisje zanieczyszczeń do powietrza. Wymienione emisje są typowe dla okresu budowy i znikną wraz z zakończeniem prac inwestycyjnych.

Ze względu na charakter inwestycji nie przewiduje się kumulowania oddziaływań z innymi tego typu przedsięwzięciami. W otoczeniu terenu przeznaczonego pod planowaną inwestycję oraz w najbliższym sąsiedztwie, brak jest strefy przemysłowej i obiektów wskazujących na prowadzenie działalności mogącej przyczynić się do przekroczenia standardów jakości środowiska na terenie objętym realizacją inwestycji oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Z uwagi na niewielki ruch pojazdów samochodowych na planowanej drodze nie wystąpią również znaczące kumulacje oddziaływań z pobliską drogą powiatową.

W ocenie organu materiałochłonność prowadzonej inwestycji nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu. Zastosowane rozwiązania techniczne nie powinny stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze stosunkowo małej skali inwestycji i tradycyjnej techniki budowy oraz działań ograniczających wpływ na środowisko wynikających z karty informacyjnej przedsięwzięcia i niniejszej decyzji. Z uwagi na niewielką skalę przedsięwzięcia, etap budowy i związane z nim uciążliwości powinny być odwracalne, krótkotrwałe i mieć zasięg lokalny. Po zakończeniu robót teren inwestycji powinien być uporządkowany oraz doprowadzony do stanu pierwotnego w miejscach dokonanych w fazie budowy przekształceń niestanowiących stałego elementu przedsięwzięcia.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia

Na trasie przedsięwzięcia oraz w pobliżu nie występują zbiorniki wód powierzchniowych jak również zbiorniki, czy ujęcia wód podziemnych i ich strefy ochronne. Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarze zagrożenia powodzią. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP 122 Dolina Kopalna Szczecin. Droga przecina ciek w niewielkiej dolinie (z informacji podanych w KIP wynika, że podczas wizji lokalnych w korycie ciek nie było wody). Koryto jest nieudrożnione i silnie porośnięte drzewami oraz krzewami. Dla potrzeb przedsięwzięcia wykonana została „Opinia geotechniczna” (Szczecin, maj 2017 r.) z których wynika, że w podłożu terenu inwestycyjnego wodę gruntową stwierdzono na 0,85 i 1,2 m p.p.t w nasypach piaszczystych oraz jako sączenia w namulach gliniastych w dwóch otworach. W rejonie tym woda może zalegać na powierzchni terenu po intensywnych opadach deszczu. Występujące w podłożu grunty organiczne – namuły gliniaste występują w rejonie ww. dwóch otworów lokalnie od powierzchni terenu do 2,0 - 2,5 m p.p.t.

Na podstawie Planu Gospodarowania Wodami Dorzecza Rzeki Odry ustalono, że planowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie:

- jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) – 3, dla której ocena stanu ilościowego i chemicznego jest dobra, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów niezagrażona,
- jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) – RW6000211971 o nazwie Odra od Odry Zachodniej do Parnicy, dla której ustalono status silnie zmienianej części wód, ocena stanu wód – zły, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zagrożona.

Celem środowiskowym dla określonych dla tego terenu części wód podziemnych i powierzchniowych jest osiągnięcie lub utrzymanie, co najmniej dobrego stanu wód, czyli dobrego lub bardzo dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. W przypadku JCWP RW6000211971 o nazwie Odra od Odry Zachodniej do Parnicy termin osiągnięcia dobrego stanu został określony na 2027 r. Przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego wynika z braku możliwości technicznych, naturalne warunki nie pozwalają na osiągnięcie celów w terminie.

Przedmiotowa inwestycja zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji nie będzie kolidować z ustaleniami i celami środowiskowymi, zawartymi w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze

Dorzecza Odry lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania. W trakcie budowy inwestycji nie będą do wód podziemnych i powierzchniowych przedostawały się zanieczyszczenia. Na czas budowy zaplanowano zabezpieczenia przed możliwością potencjalnej ingerencji w środowisko gruntowo-wodne. Niewielkie ilości ścieków bytowych będą wytwarzane i gromadzone w zbiornikach bezodpływowych tymczasowych sanitariatów i okresowo wywożone do oczyszczania. W trakcie budowy oraz w czasie użytkowania drogi nie będą powstawać żadne ścieki przemysłowe. Planowana jest zgodna z przepisami gospodarka odpadami.

W fazie eksploatacji przewiduje się odwodnienie drogi do projektowanych rowów drogowych obustronnych. Odprowadzenie wód opadowych z rowów odbywać się będzie do istniejących rowów melioracyjnych poprzez przepusty i projektowane odcinki kanalizacji deszczowej. Parametry rowów melioracyjnych po przebudowie pozwolą na przejęcia ilości wód z projektowanej drogi, terenów ciężących do zlewni rowu oraz z istniejącej kanalizacji drenażowej. Na dwóch studzienkach wlotowych z rowu zaprojektowano osadniki. Szacuje się, że ilość wód opadowych i roztopowych wyniesie ok. 131,95 dm³/sek., a poziom ich zanieczyszczenia będzie znikomy, z uwagi na niewielkie natężenie ruchu komunikacyjnego na tym terenie, a więc znikomą ilość źródeł zanieczyszczenia wód opadowych ropopochodnymi. Tym samym zachowanie będą normy określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800).

W fazie eksploatacji istotnym elementem działań na rzecz ochrony środowiska gruntowo-wodnego będzie utrzymanie urządzeń i systemów melioracyjnych w należyтым stanie technicznym, w ciągu możliwie najdłuższego czasu oraz zabezpieczenie ich przed szybkim zużywaniem. Działania te polegać będą na konserwacji, naprawach i renowacji, w celu zachowania odpowiednich parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Najważniejsze z tych zabiegów to: odmulanie dna, usuwanie roślinności dennej, wykaszanie roślinności przybrzeżnej, pielęgnacja skarp nasypów i wałów oraz pielęgnacja zadrzewień. Zaniedbania w konserwacji mogą doprowadzić do powstawania nowych układów ekologicznych, odmiennych od zakładanych w projekcie. W skrajnych przypadkach może nawet dochodzić do skrajnego przesuszenia gleb (zaniedbania w prowadzeniu nawodnień) bądź do wtórnego zabagnienia gleb (zaniedbania w konserwacji rowów i drenów). Zatem, zakres prac konserwacyjnych oraz sposób i terminy realizacji powinny być określone w projekcie konserwacji i realizowane.

Zatem, w ocenie tuż. organu, w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem mogącym znajdować się w wodach opadowych i roztopowych w wyniku ruchu komunikacyjnego po planowanej drodze nie zachodzi konieczność podejmowania dodatkowych środków ochronnych.

Zgodnie z informacjami wynikającymi ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kołbaskowo oraz informacjami przedstawionymi w KIP przedsięwzięcie w centralnej części przecina 2 strefy ochrony konserwatorskiej: Kołbaskowo 1 – Nr na arkuszu AZP 32-04/21 oraz Kołbaskowo 7 - Nr na arkuszu AZP 32-04/22. Na analizowanych obszarach obowiązują określone ograniczenia w działaniach dotyczących tych obiektów i ich otoczenia. Obiekty o zachowanej formie krajobrazowej, dla których wyznaczono strefę ochrony konserwatorskiej wyłącza się z wszelkiej działalności inwestycyjnej, która mogłaby naruszyć ich specyficzną formę. Dla wszystkich obiektów w strefie wprowadza się priorytet wymogów konserwatorskich. Wszelkie działania inwestycyjne, planowane w ich obrębie, powinny być konsultowane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i wymagają jego odrębnej decyzji.

W KIP w zależności usytuowania inwestycji od strefy ochrony konserwatorskiej wyszczególniono poszczególne strefy oddziaływania:

- Strefa oddziaływania 1 – pas inwestycji o szerokości ok. 80-100 m, przeznaczony na jezdnię, pas dzielący, skarpy, rowy, drogi boczne, uzbrojenie itp. Jest to strefa bezpośredniego zagrożenia dla zabytku. Zlokalizowane w granicach tej strefy dobra kultury, głównie źródła archeologiczne, narażone będą na bezpowrotne zniszczenie w trakcie budowy;
- Strefa oddziaływania 2 – pasy o szerokości całkowitej ok. 100 m, przylegające z obu stron do pasa inwestycji. Ta strefa stanowi również bezpośrednie zagrożenie dla zabytków, przede

wszystkim archeologicznych. Szacuje się, że bliżej niesprecyzowane fragmenty stanowisk położonych w tej strefie mogą ulec bezpowrotnemu zniszczeniu, w trakcie budowy pasa drogowego;

- Strefa oddziaływania 3 – pasy o szerokości całkowitej po ok. 150 m, przylegające do granic strefy 2. W granicach tej strefy znajdują się tereny położone w odległości 100 - 250 m od osi przyszłej inwestycji. Jest to strefa pośredniego zagrożenia dla zabytków, głównie archeologicznych. Położone w niej stanowiska archeologiczne mogą potencjalnie (przynajmniej w części) zostać uszkodzone podczas budowy trasy.

Obszar opracowania nie znajduje się w granicach istniejących i proponowanych prawnych form ochrony przyrody. Obszar przedmiotowej inwestycji nie znajduje się w granicach obszarów Natura 2000. Najbliższym obszarem Natura 2000 jest Dolina Dolnej Odry PLB320003 zlokalizowany w odległości ponad 1 km od terenu przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę usytuowanie przedsięwzięcia oraz zakres prac budowlanych nie przewiduje się możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 i ich integralność, również z powodu przestrzennego oddalenia.

Planowana droga w większości jest zlokalizowana na terenie istniejącej drogi gminnej, aktualnie utwardzonej kruszywem. Inwestycja na znacznej części obszaru będzie przebiegała pomiędzy polami uprawnymi. Projektowana inwestycja będzie przebiegała w pasie istniejącej drogi i w obrębie pobocza trawiastego porośniętego pospolitą roślinnością trawiastą o charakterze synantropijnym, jak: wiechlina zwyczajna, wiechlina roczna, mniszek zwyczajny, koniczyzna biała. Ponadto w rejonie inwestycji stwierdzono następującą roślinność zielną: krwawnik pospolity, ostrzeź lancetowata, osęć kędzierzawą, brodawnik jesienny, rumianek pospolity, chaber bławatek, bylica pospolita, pokrzywa zwyczajna, marchew zwyczajna, barszcz zwyczajny, komosa biała, koniczyzna drobnogłównowa, babka lancetowata i zwyczajna, kłosówka wełnista, kupkówka pospolita, kostrzewa czerwona, perz właściwy, wyczyniec łąkowy, mietlica pospolita, szczaw zwyczajny, rdest plamisty, pięciornik gęsi, pokrzywa zwyczajna, dziurawiec zwyczajny, pyleniec pospolity, rzepak, mak polny, driakiew gołębia, powój polny, żmijowiec zwyczajny, niecierpek drobnokwiatowy.

W sąsiedztwie drogi występują drzewa i krzewy (pojedyncze i zwarte kompleksy) reprezentowane głównie przez następujące gatunki: wiąz szypułkowy, bez czarny, robinia akacjowa, klon polny, głąb jednoszyjkowy, dąb szypułkowy, jarząb pospolity, lipa drobnolistna, śliwa tarnina.

Kanalizacja deszczowa zostanie wykonana w obrębie projektowanych zjazdów (głównie tereny pól i nieużytków).

Droga przecina ciek w niewielkiej dolinie (z informacji podanych w KIP wynika, że podczas wizji lokalnych w korycie cieku nie było wody). Koryto jest nieudrożnione i silnie porośnięte drzewami oraz krzewami.

Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania gatunków roślin i grzybów objętych ochroną gatunkową na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409) oraz rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1765).

W ramach inwestycji planowane jest wycięcie krzewów z powierzchni 425 m² i 157 sztuk drzew na terenach poza lasami oraz drzew na terenach leśnych.

Z przedstawionych wyjaśnień do KIP wynika, że lasy znajdujące się w sąsiedztwie inwestycji nie stanowią enklawy pośród użytków rolnych i nieużytków, nie są to lasy łęgowe, olsowe lub na siedliskach bagiennych. Drzewostan ma pochodzenie antropogeniczne. Powierzchnia terenu leśnego objęta wycinką wyniesie ok. 3560 m² i obejmuje działki nr 271/1 i 271/4 obręb Barnisław.

Z uwagi na realizację inwestycji w sąsiedztwie drzew w niniejszej decyzji określono warunki realizacji inwestycji mające na celu ochronę drzew, które nie są przewidziane do wycinki w związku z realizacją inwestycji, a które będą znajdować się w zasięgu oddziaływania działań inwestycyjnych.

Z planowanym przedsięwzięciem sąsiaduje obszar projektowanego użytku ekologicznego UE-13,

którego celem jest zachowanie cennej ornitofauny oraz krajobrazu rolniczego. Z uzupełnienia do KIP wynika, że nie przewiduje się prac, które mogłyby mieć wpływ na ten użytek. W wyniku realizacji inwestycji nie przewiduje się bezpośredniej ingerencji w użytek. Przewidywane prace odwodnieniowe będą prowadzone przy odcinkach rowów W2-D1 i D2-D3, w odległości ok. 250 - 300 m. Prace te będą prowadzone poza strefą dopływu wód podziemnych do użytku. Nie przewiduje się, aby realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia (w tym urządzeń gospodarki wodno-ściekowej) mogła spowodować zaburzenie stosunków wodnych na tym terenie. W uzupełnieniu wskazano, że na okres budowy przewidziano usytuowanie baz sprzętowo-magazynowych poza użytkiem ekologicznym UE13, granica użytku powinna zostać oznaczona na czas budowy, aby uniknąć ingerencji w ten teren.

Na terenie objętym inwestycją i w zasięgu jej oddziaływania nie stwierdzono płazów i gadów. Grupą charakterystyczną w odniesieniu do gatunków ptaków dla tego terenu były: bogatka, kukułka, sówka, trznadel, grzywacz, skowronek, szpak, myszolew, wrona siwa. Obserwowano je podczas przelotów, w trakcie żerowania na przyległych terenach rolnych, w czasie odpoczynku w zakrzewieniach i zadrzewieniach przyległych do terenu projektowanej drogi. Wykazany skład ornitofauny jest typowy dla terenów rolnych. Nie stwierdzono gniazdowania gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Niemniej jednak drzewa zlokalizowane na poboczach i pomiędzy polami uprawnymi mogą stanowić miejsca gniazdowania ww. gatunków ptaków.

Z tego też względu w niniejszej decyzji organ wskazał, aby wycinka drzew i krzewów wykonywana była poza okresem lęgowym ptaków, z zastrzeżeniem uwarunkowań technologicznych, wymagających kontynuowania takich prac w okresie lęgowym.

Zaobserwowano ślady przemieszczających się saren i dzików. Nie można wykluczyć obecności innych zwierząt. Teren obrzeża istniejącej drogi gruntowej nie stanowi miejsca typowego i odpowiedniego dla stałych siedlisk zwierząt i przebywają tam one głównie okresowo. Przepłoszone na czas budowy zwierzęta, w tym ptaki znajdują korzystne warunki w obszarze leśnym otaczającym teren inwestycji. Dotyczy to również etapu realizacji inwestycji związanego z udrożnieniem i przebudową istniejącego układu rowów melioracyjnych lub ingerencji w ciek. Z tego też względu usuwanie roślinności dennej i wykaszanie roślinności przybrzeżnej musi być wykonane w sposób umożliwiający drobnej faunie możliwość ucieczki i schronienia, m.in. poprzez stosowanie cyklicznych przerw w pracach.

Wybudowana droga nie będzie stanowić istotnej przeszkody bariery w przemieszczaniu się jakichkolwiek przedstawicieli fauny z położonych w tym rejonie terenów.

Nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia, polegająca na budowie drogi, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, po śladzie obecnie funkcjonującej drogi, miała wpływ na walory krajobrazowe terenu inwestycji. Nie będzie to nowy element w krajobrazie.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie znajduje się w zasięgu oddziaływania autostrady A6 i linii kolejowej.

Ponadto należy stwierdzić, że obszar objęty inwestycją znajduje się poza obszarem uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej i wybrzeży.

3. Rodzaj i skalę możliwego oddziaływania

Realizacja robót budowlanych związanych z realizacją przedsięwzięcia oraz jego późniejsza eksploatacja może jedynie w nieznacznym stopniu oddziaływać na mieszkańców, zamieszkałych na terenach przylegających do terenów inwestycji, gdyż teren inwestycji w znaczącej części realizowany jest przez tereny niezamieszkałe. Występujące w fazie budowy oddziaływania w postaci emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu do środowiska, odpadów i ścieków, wynikających z przyjętych technologii i funkcjonowania placu budowy, będą miały charakter chwilowy, odwracalny i nie spowodują trwałych, negatywnych skutków w środowisku. Natomiast eksploatacja przedsięwzięcia, jako drogi do terenów usługowo-produkcyjnych (o niewielkim natężeniu ruchu) nie będzie emitować do środowiska znacząco uciążliwych oddziaływań. Podobną opinię wydał również Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Policach, jako organ właściwy ds. sanitarnych. W opinii tej stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania

przedsięwzięcia na środowisko, gdyż wykonanie planowanego przedsięwzięcia nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi. W przypadku planowanego przedsięwzięcia sytuacje awaryjne na etapie eksploatacji mogą wystąpić w wyniku zderzeń pojazdów samochodowych poruszających się po drodze, głównie w przypadku udziału w nich środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Zjawiska takie mają charakter losowy i przypadkowy. Tereny, dla potrzeb których realizowana jest droga, mają w przyszłości zostać przeznaczone pod cele usługowo-produkcyjne. W chwili obecnej tereny te nie są zainwestowane i nie jest znany rodzaj planowanej na nich działalności. Tak, więc aktualnie ryzyko wystąpienia sytuacji awaryjnych jest trudne do określenia.

Przedsięwzięcie objęte wnioskiem nie będzie wiązało się z ponadnormatywną i istotną dla środowiska emisją zanieczyszczeń do powietrza, nie wpłynie na zmianę stosunków wodnych tego terenu, ani na zmianę bioróżnorodności przyrodniczej. Zatem przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na klimat. Nie przewiduje się również, aby zmiany klimatu wymagały zastosowania rozwiązań adaptacyjnych, inne niż tradycyjnie stosowane w tego rodzaju przedsięwzięciach i przy istniejących dla tej inwestycji uwarunkowaniach środowiskowych.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Oddziaływania ze strony drogi będą praktycznie nierozróżnialne na tle emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza generowanych w wyniku przejazdu pociągów (linia kolejowa 409) i ruchu samochodowego na autostradzie A6.

Aspekt oddziaływań transgranicznych, tj. takich, które mogą spowodować wystąpienie istotnego wpływu przedsięwzięcia na tereny położone poza granicami Polski, można uznać za nieistotny. Planowane przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter, lokalizację i jedynie lokalne oddziaływanie na środowisko nie będzie powodować oddziaływania transgranicznego. W związku z powyższym, organ nie stwierdził przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.

Analizowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia awarii, w trybie art. 248 Prawa ochrony środowiska.

Zgodnie z przedłożonym KIP przedmiotowa inwestycja nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, na podstawie zapisów art. 135 ustawy Prawo Ochrony Środowiska.

Z powyższej analizy wynika, iż informacje podane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz pozostałych dokumentach dotyczących planowanego przedsięwzięcia, w tym: zaproponowane rozwiązania chroniące środowisko i dane na temat elementów przyrodniczych środowiska objętych zasięgiem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia, pozwoliły w sposób wystarczający ocenić jego oddziaływanie i z tego też względu uznano za zasadne odstępnie od przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000.

Postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest prowadzone na wniosek podmiotu planującego realizację inwestycji, zgodnie z art. 73 ustawy OOS, który stanowi, że postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia.

Niniejszą decyzję wydano w oparciu przepisy ww. ustawy uwzględniając m.in.:

- wyniki opinii organu inspekcji sanitarnej,
- ustalenia zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia,
- zakres merytoryczny i formalny, jaki powinien zostać uwzględniony w decyzji, zgodnie z art. 82, 84 i 85 ustawy OOS.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Zgodnie z art. 86a ustawy OOS organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekazuje ostateczne decyzje, o których mowa w art. 71 ust. 1 wraz z kopią

załączników organowi ochrony środowiska, o którym mowa w art. 378 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, a zgodnie z art. 74 ust. 4 tej ustawy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach doręczana jest niezwłocznie organom, których opinia lub uzgodnienie były wymagane przed jej wydaniem. Zatem niniejszą decyzję wraz z załącznikiem przekazuje się Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Policach.

Zgodnie ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej ((Dz. U. z 2016 r., poz. 1827 ze zm.) wnioskodawca jest zwolniony z opłaty skarbowej od dokonania czynności urzędowej.

Integralną częścią decyzji jest załącznik - Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy OOS.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Niemniej jednak stronom przysługuje prawo do zrzeczenia się odwołania. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego.



Z UP. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
Naczelnik Wydziału Oceny Oddziaływania na Środowisko
i Planowy Zakład w Szczecinie
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Szczecinie
Bogdan Dobrzyński

Otrzymują:

1. Gmina Kołbaskowo za pośrednictwem pełnomocnika
Pan Dariusz Skuza, Biuro Projektów „INBUD” S.C.
ul. Kwiatkowskiego 32/13, 71-004 SZCZECIN
2. Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa, Oddział Terenowy w Szczecinie
ul. Jana Matejki 6b, 71-615 Szczecin
3. Starosta Policki – ul. Tanowska 8, 72-010 Police

ZPO

ZPO

e-PUAP

Do wiadomości

Państwowy Powiatowy Inspektor sanitarny w Policach
ul. Kresowa 14, 72-010 Police

e-PUAP

Załącznik do decyzji Nr 39/2017 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi gminnej do terenów inwestycyjnych usługowo-produkcyjnych w obrębie Barnisław”

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie pn.: „Budowa drogi gminnej do terenów inwestycyjnych usługowo-produkcyjnych w obrębie Barnisław”, we wsi Kołbaskowo, gmina Kołbaskowo, na działkach: 178/4, 271/1, 271/4, 271/11, 271/19, 271/20 z obrębu Barnisław.

Inwestycja będzie polegać na:

- budowie drogi gminnej na odcinku ok. 1254 m, wraz z odwodnieniem do rowów przydrożnych,
- przebudowie i budowie rowów melioracyjnych,
- budowie kanalizacji deszczowej,
- budowie przepustów,
- budowie kanału technologicznego,
- likwidacji kolizji z siecią teletechniczną.

Dla projektowanego odcinka drogi gminnej przyjęto parametry projektowe: klasa techniczna lokalna (L), prędkość projektowa V_p – 40 km/h.

Dla wlotów dróg poprzecznych w ciągu drogi gminnej przyjęto parametry projektowe: klasa techniczna dojazdowa (D), prędkość projektowa V_p – 30 km/h.

Dla drogi gminnej do eksploatacji oraz uwzględniając jej przeznaczenie do obsługi zabudowy usługowej i produkcyjnej, dla projektowanej drogi gminnej przyjęto kategorię obciążenia ruchem KR3.

Jezdnię drogi przewiduje się o szerokości podstawowej 7,0 m o przekroju pozamiejskim. Na łukach poziomych przewiduje się poszerzenia jezdni uzależnione od wartości promienia łuku. Zmianę szerokości jezdni zaplanowano na krzywych przejściowych. Na całym odcinku droga będzie o nawierzchni bitumicznej.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę skrzyżowania z istniejącą drogą powiatową nr 3924Z Będargowo – Kołbaskowo oraz wloty skrzyżowań istniejących i projektowanych (spoza zakresem niniejszej inwestycji) dróg gminnych klasy dojazdowej.

Zaprojektowano odwodnienie drogi do projektowanych rowów drogowych obustronnych. Na długości skrzyżowań z drogami poprzecznymi w ciągu rowów zaprojektowano przepusty. Odprowadzenie wód opadowych z rowów zaprojektowano do istniejących rowów melioracyjnego poprzez projektowane odcinki kanalizacji deszczowej.

W związku z projektowanym odwodnieniem drogi do rowów przydrożnych, z których wody opadowe odprowadzane będą do istniejących rowów melioracyjnych zachodzi konieczność przebudowy rowów melioracyjnych (na odcinkach R1-R2, R3-W3, W4-R4 oraz W1-W2), w celu nadania im parametrów wystarczających do przejęcia ilości wód z projektowanej dróg, terenów ciężących do zlewni rowu oraz z istniejącej kanalizacji drenażowej oraz budowy odcinka rowu melioracyjnego.

Przebieg przebudowywanych rowów melioracyjnych planuje się po trasie istniejących rowów, lokalnie przesuwając oś kanału zachowując jego charakter.

Ze względu na zaległości w konserwacji rowów usunięty będzie z ich koryt i skarp istniejący drzewostan. W ramach robót ziemnych przebudowy koryta rowów melioracyjnych zakłada się likwidację lokalnych przewężeń i zamulisk, przywrócenie prawidłowych parametrów przekroju poprzecznego, nadanie jednolitych spadków podłużnych dostosowanych do ilości prowadzonych wód, wyprofilowanie skarp z nachyleniem 1:1,5, ubezpieczenie skarp kışką faszynową oraz płatami darniny.

Odprowadzenie wód opadowych z rowów przydrożnych do rowu melioracyjnego (W1-W2) planuje się poprzez projektowane odcinki kanalizacji deszczowej (W2-D3). Zaprojektowano budowę kanalizacji deszczowej.

W celu prawidłowego odprowadzenia wód opadowych z projektowanej drogi oraz z terenów przyległych do drogi na rowach przydrożnych wykonane będą przepusty wraz z przyczółkami na odcinkach P1-P2, P3-P4, P5-P6, P7-P8. Zaprojektowano przebudowę istniejącego przepustu (odcinek W3-W4). Odprowadzenie wód opadowych z rowów przydrożnych w pobliżu wlotu/wylotu z przepustu W3-W4 zaplanowano za pomocą ścieków skarpowych.

Kanał technologiczny wykonany będzie metodą wykopu otwartego na głębokości minimum 0,6 m w przypadku nawierzchni nieutwardzonych i dróg gruntowych oraz metodą przecisku pod nawierzchniami utwardzonymi na głębokości minimum 0,8 m.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki drzew i krzewów znajdujących się bezpośrednio przy planowanej drodze poza obszarami leśnymi oraz na terenach leśnych (działka 271/1 i 271/4).



Z UP. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
Naczelnik Wydziału Oceny Oddziaływania na Środowisko
Planu i Awaryjnych Szkód w Środowisku
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Szczecinie

Bogdan Dobrzyński