

Świdwin, dnia 27.09.2018 r.

ROŚ.6220.10.2018

P O S T A N O W I E N I E
w sprawie braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania
przedsięwzięcia na środowisko

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.) oraz art. 63 ust. 2, art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństw w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 60 i 3 ust. 2 pkt 2 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.), po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Gryficach oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świdwinie

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia **polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 152 na odcinku Starogard - Świdwin** stosownie do wszczętego w dniu 2 maja 2018 r. postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na wniosek **Pracowni Projektowej „DIM” Ryszard Kowalski ul. Sosnowa 6F, 71-468 Szczecin działającej z upoważnienia Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie.**

U Z A S A D N I E N I E

Pracownia Projektowej „DIM” Ryszard Kowalski ul. Sosnowa 6F, 71-468 Szczecin działająca z upoważnienia Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie wnioskiem z dnia 24.04.2018 r. (data wpływu do tut. Urzędu 27.04.2018 r.) zwróciła się do Wójta Gminy Świdwin o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia **polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 152 na odcinku Starogard - Świdwin.** W związku z powyższym, Wójt Gminy Świdwin wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Gryficach oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świdwinie o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gryficach w piśmie znak: SZ.ZZŚ.1.436.1.26.2018.AŚ wyraziło opinię, że dla ww.

przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w dniu 21.05.2018 r. wydał opinię sanitarną, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie wezwał Inwestora do uzupełnień w dniu 23.05.2018 r. Inwestor przedłożył uzupełnioną kartę informacyjną w dniu 13.07.2018 r. RDOŚ w dniu 25.07.2018 r. ponownie wezwało Inwestora do uzupełnień. Inwestor przedłożył uzupełnioną kartę informacyjną w dniu 17.08.2018 r. Dnia 21.09.2018 r. odbyła się lustracja terenowa z udziałem przedstawicieli RDOŚ i Urzędu Gminy Świdwin.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie w piśmie znak: WST-K.4220.69.2018.WS.4 stwierdził o braku konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji.

Na podstawie załączonych materiałów stwierdzono, że inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 i 3 ust. 2 pkt 2 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.), tym samym przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

W związku z powyższym, stosownie do art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), dla planowanego przedsięwzięcia wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przy klasyfikacji przedsięwzięcia uwzględniono szczegółowe uwarunkowania znajdujące się w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.).

Planowane przedsięwzięcie pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 152 na odcinku Starogard - Świdwin”, ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu na drodze wojewódzkiej nr 152, na odcinku Starogard - Świdwin od km 19+480 do km 36+000. Całkowita długość planowanej do przebudowania drogi wynosi 16,5 km. Inwestycja obejmować będzie działki nr:

- 41 obr. Starogard 0018;
- 17, 19/2, 14 obr. Mołstowo 0015;
- 237/1, 238, 242/1, 244/1, 244/2, 251/6, 251/7, 465/1, 465/3, 464/1, 463/1, 462/1, 535/5, 537/2, 539/1, 249/7, 385 obr. Rusinowo 0027;
- 252/2, 252/3, 257, 261/1, 150, 168, 290, 304/1, 305, 250, 251, 113, 114 obr. Bełtno 0026;

- 2/10, 24 obr. Klępczewo 0024;
- 126, 125 obr. Cieszyno 0023;
- 65, 83/2, 49 obr. Przybysław 0033.

Wszystkie roboty przewidziane w ramach projektowanej inwestycji będą wykonywane w istniejącym pasie drogowym.

W ramach analizowanej inwestycji planowana jest:

- rozbiórka istniejącej nawierzchni jezdni, chodników oraz zatok autobusowych;
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni;
- wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni;
- zmiana przebiegu drogi w miejscach korekty promieni łuków poziomych;
- budowa ciągów pieszych, lokalnie pieszo - rowerowych;
- budowa zatok autobusowych i przystanków;
- budowa elementów spowalniających ruch (wyspy kanalizujące ruch, azyle dla pieszych);
- przebudowa istniejących skrzyżowań i zjazdów;
- przebudowa i budowa przepustów;
- przebudowa i budowa istniejącego oświetlenia ulicznego;
- przebudowa kolidujących z inwestycją sieci uzbrojenia terenu (tj. sieci elektrycznej, teletechnicznej, wodociągowej i gazowej);
- wycinka drzew i krzewów;
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego;
- budowa nowych rowów oraz oczyszczenie i odtworzenie istniejących rowów przydrożnych.

Na całym odcinku drogi przeznaczonej pod przebudowę, projektowane jest wzmocnienie konstrukcji jezdni (warstwa wiążąca + warstwa ścieralna). Na wyznaczonych odcinkach (łuk drogi) projektowane są korekty na podbudowie z kruszywa naturalnego i warstwie odsączającej z piasku. Dodatkowo w wyznaczonych miejscach projektuje się wykonać zatoki autobusowe, chodniki dla pieszych oraz ścieżki pieszo - rowerowe. Na całej szerokości przekroju projektuje się wykonanie nakładki bitumicznej. Odwodnienie nawierzchni w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia projektuje się wg stanu istniejącego, tj. do istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej oraz do bezodpływowych rowów przydrożnych, poddanych regulacji i wykonanych z darniowaniem dna i obsadzeniem skarp roślinnością neutralizującą substancje ropopochodne oraz na istniejące tereny zielone. W ramach analizowanej inwestycji przyjęto następujące parametry techniczne:

- długość ok. 16,5 km,
- szerokość jezdni: min. 6,5 m na terenie zabudowanym przy zastosowaniu elementów spowolnienia ruchu oraz do 7,0 m na odcinkach szlakowych + poszerzenie na lukach,
- kategoria ruch KR3,
- warstwa ścieralna SMA.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach istniejącego pasa drogowego, zatem w tych miejscach nie zmieni się sposobu zagospodarowania terenu. Ze względu na korektę dwóch niebezpiecznych łuków, droga zostanie

wytyczona po nowym szlaku i zajmie powierzchnię ok. 0,62 ha. Z uwagi na zakres, lokalny charakter drogi i dotychczasowy jej przebieg, nie przewiduje się możliwości kumulacji oddziaływań z innych źródeł. Zarówno na terenie, jak i w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia brak jest innych realizowanych przedsięwzięć, których oddziaływania mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z projektowanym przedsięwzięciem.

Głównymi źródłami hałasu na terenie przedsięwzięcia będzie hałas pochodzący od pojazdów oraz emisja hałasu z urządzeń technologicznych. Realizacja przedmiotowej inwestycji będzie związana z okresową uciążliwością hałasową powodowaną pracą sprzętu budowlanego m.in. spycharki, ładowarki oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce, wywozem urobku itp. Przewiduje się, że uciążliwość ta będzie okresowa, podczas której będą realizowane główne elementy budowlane. Oddziaływanie związane z emisją hałasu do środowiska będzie krótkotrwałe (w porównaniu z fazą eksploatacji), nie spowoduje trwałych zmian w środowisku. Ze względu na wielkość oraz charakter prac nie ma możliwości jego wyeliminowania. Projektowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi, stanowi liniowe źródło emisji, które pośrednio wywiera wpływ na klimat poprzez emisję zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych. Realizacja inwestycji pozwoli na polepszenie warunków drogowych, a co za tym idzie usprawnienie ruchu drogowego, co wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza. W związku z powyższym oraz z uwagi na skalę inwestycji, nie przewiduje się wpływu na klimat ani w skali globalnej ani lokalnej. W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na środowisko, na inwestora nałożono obowiązek prowadzenia prac budowlanych (z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych, np. prac wymagających zachowania ciągłości robót) wyłączenie w porze dziennej tj. w godzinach od 6.00 do 22.00. Ponadto ścieki bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji, odprowadzać do szczelnego zbiornika bezodpływowego; ww. zbiornik systematycznie opróżniać (nie dopuścić do jego przepełnienia) przez uprawnione do tego celu podmioty, a jego zawartość wywozić do oczyszczalni ścieków. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego, na inwestora nałożono obowiązek selektywnego magazynowania powstających podczas realizacji inwestycji odpadów, tj. w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach, ustawionych w wyznaczonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych lub sektorach zabezpieczonych przed możliwością zanieczyszczenia podłoża, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom.

Przewiduje się wycinkę 971 drzew oraz 5902,1 m² krzewów znajdujących się w pasie drogi. Drzewa przewidywane do wycinki są głównie z powodów bezpieczeństwa ruchu, drzewa te często zlokalizowane są w skrajni jezdni. Z przedłożonych informacji zawartych w uzupełnieniu karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że na korze drzew przeznaczonych do wycinki występują grzyby (tj. porosty) gatunków chronionych. W związku z koniecznością zniszczenia stanowisk i siedlisk gatunków chronionych inwestor musi uzyskać od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie stosowne zezwolenia na odstępstwa od zakazów określonych w stosunku do tych gatunków zgodnie z art. 56 ust. 1 i 2

ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614). W celu zmniejszenia wpływu projektowanej inwestycji na środowisko, inwestor planuje prowadzenie prac związanych z wycinką drzew poza okresem lęgowym ptaków, tj. między 31 sierpnia, a 01 marca. W trakcie prac budowlanych inwestor zobowiązał się do zapewnienia ochrony pni, koron i systemów korzeniowych za pomocą osłony z desek wokół pnia lub poprzez wygrodzenie terenu drzew przewidzianych do pozostawienia. Ponadto pnie drzew (nieprzeznaczonych do wycinki) nie będą obsypywane ziemią powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w granicach obszarowych form ochrony przyrody, objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody, takich jak: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne, obszary Natura 2000. Najbliżej usytuowanym względem planowanej inwestycji obszarem chronionym sieci Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty pn. „Dorzecze Regi” (PLH320049), zlokalizowany w odległości ok. 1 km. Uwzględniając lokalizację planowanej inwestycji względem ww. form ochrony przyrody oraz fakt, że projektowana droga będzie głównie realizowana po śladzie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 152 stwierdza się, że przedmiotowa inwestycja nie spowoduje negatywnego wpływu na walory przyrodnicze okolicznego terenu oraz na cele i przedmioty ochrony wspomnianych form ochrony przyrody.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji oraz waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego (Szczecin, 2010 r.) ustalono, iż z konieczności dokonania korekty niebezpiecznego łuku drogi na odcinku 230 m (tj. na działce nr 150 obr. Bełtno, gm. Świdwin), trasa przedsięwzięcia zostanie poprowadzona przez siedlisko przyrodnicze o kodzie 6510 (niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*)). W związku z powyższym nastąpi ingerencja w przedmiotowe siedlisko i tym samym dojdzie do jego fragmentacji. Oszacowano, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia zostanie zniszczone maksymalnie 0,5 ha przedmiotowego siedliska, którego łączna powierzchnia wynosi 3,8 ha. W wyniku analizy przedłożonej dokumentacji oraz przeprowadzonej wizji terenowej w dniu 21.09.2018 r., w obecności pracowników Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz pracownika Urzędu Gminy Świdwin, stwierdzono, iż siedlisko 6510 nie wykazuje charakterystycznej fitocenozy oraz jest w złym stanie zachowania (U2). Ponadto obserwacja terenu potwierdziła występowanie licznych gatunków ekspansywnych (m.in. turzyca pospolita, pokrzywa zwyczajna, podagrycznik zwyczajny, gwiazdnica trawiasta, szczaw zwyczajny) na powierzchni całego płatu siedliska, które w sposób znaczny przyczyniły się do zmiany specyficznej struktury i funkcji siedliska przyrodniczego, poprzez jego nadmierną ekspansję. W granicach działki nr 150 obr. Bełtno, zaobserwowano również obniżenie terenu w postaci rowu melioracyjnego, który w wyniku zaniechania prac konserwacyjnych, w obecnym stanie nie spełnia swojej funkcji. Ponadto, w obniżeniu terenu stwierdzono liczne występowanie szuwaru mozgi trzcinowej oraz łożowiska z przewagą wierzby szarej. Wyżej zaobserwowane zmiany wpływające na zły stan zachowania siedliska, prawdopodobnie mogą być spowodowane zaniechaniem użytkowania kośnego.

Z powodu swego antropogenicznego charakteru, siedlisko 6510 jest bezpośrednio uzależnione od użytkowania kośnego, na średnim poziomie (tj. 2 razy w roku). Reasumując, planowana do wykonania korekta drogi nieznacznie przyczyni się do uszczuplenia powierzchni (13% ogólnej powierzchni) zdegradowanego płatu siedliska niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*). Jednocześnie, na podstawie wskazań dot. ochrony siedliska przyrodniczego w opracowaniu pn. „Monitoring siedlisk przyrodniczych. Przewodnik metodyczny.” (Część IV, str. 249-272. GIOŚ, Warszawa) można zakładać, że w obrębie nowo powstałego pobocza i nasypu drogowego dojdzie do odtworzenia ww. siedliska, a prace związane z utrzymaniem drogowym (tj. koszenie poboczy) przyczynią się do utrzymania tego siedliska, a nawet poprawy jego stanu zachowania.

Jednocześnie ustalono, że w granicach działki nr 15/2 obr. Mołstowo, gm. Resko, stwierdzono siedlisko przyrodnicze o kodzie 9130 (żyzne buczyny). Z przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, iż z konieczności dokonania korekty łuku na powierzchni 0,12 ha, trasa przedsięwzięcia zostanie poprowadzona przez ww. siedlisko przyrodnicze. Oszacowano, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia zostanie zniszczone maksymalnie 0,12 ha przedmiotowego siedliska, którego łączna powierzchnia wynosi 15 ha. Na podstawie przedłożonej inwentaryzacji przyrodniczej, w której zawarto waloryzację parametrów stanu oraz wskaźników kardynalnych i funkcji siedliska przyrodniczego (wykonaną zgodnie z metodyką wskazaną w opracowaniu pn. „Monitoring siedlisk przyrodniczych. Przewodnik metodyczny.” (Część III, str. 79-94. GIOŚ, Warszawa)), oceniono stan zachowania siedliska na niezadowalający (U1). Droga 152 w aktualnym przebiegu, w obrębie działki 14 obr. Mołstowo, sąsiaduje na odległości ok. 440 m z płatem siedliska 9130. Z uwagi na konieczność wykonania korekty łuku drogi, w ramach inwestycji nastąpi przesunięcie pasa drogowego w kierunku południowym, a tym samym dojdzie do zajęcia fragmentu płatu żyznej buczyny w pasie do kilku metrów od aktualnego skraju jezdni. Ponadto o zbliżenie do siedliska 9130 nie wystąpi na całej długości płatu, a faktyczne zajęcie obszaru jest minimalne (0,8% ogólnej powierzchni). Ponadto, w ramach planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie przewiduje się wycinania drzew zlokalizowanych w siedlisku przyrodniczym 9130. Na podstawie przedłożonego materiału w przedmiotowej sprawie ustalono, że nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na ww. płat siedliska przyrodniczego. Ingerencja w siedlisko będzie znikoma, a pozostała, rozległa część płatu będzie nadal spełniać funkcję biocenotyczną w tym obszarze.

Jednakże, w celu zmniejszenia negatywnego wpływu projektowanej inwestycji na ww. siedliska przyrodnicze, na inwestora nałożono obowiązek, aby zaplecze budowy (park maszyn, bazę i miejsce składowania materiałów) zorganizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed możliwością skażenia wód i gruntów, poza zasięgiem koron drzew oraz poza ww. płatami siedlisk. Ponadto na inwestora nałożono również warunek, aby rowy odwadniające zlokalizowane w sąsiedztwie siedlisk przyrodniczych, na których planuje się realizację inwestycji powinny być obsadzone roślinami o charakterystycznej kombinacji gatunków, wskazanej dla tego siedliska.

Planowana inwestycja realizowana będzie w całości na terytorium kraju Rzeczypospolitej Polskiej. Z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa, należy wykluczyć ewentualne transgraniczne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na poszczególne elementy przyrodnicze.

Realizacja przedsięwzięcia nie jest związana z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanej technologii. Z uwagi na charakter i skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się kumulowania oddziaływań w stopniu powodującym wystąpienie znacznych uciążliwości dla otoczenia. Teren objęty wnioskiem zlokalizowany jest poza: obszarami górskimi, obszarami wybrzeża morskiego i środowiska morskiego, obszarami siedlisk łągowych, strefą ochronną ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych, obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarami przylegającymi do jezior.

Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco negatywnie na krajobraz, w tym nie wprowadzi dysharmonii w krajobrazie już poddanym przekształceniom antropogenicznym. Planowana do wykonania inwestycja wykonana będzie w większości w ciągu istniejącej już drogi i nie będzie stanowić dominanty w krajobrazie, tym samym nie będzie miała znaczącego wpływu na jego wizualne pogorszenie.

W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się znaczących emisji gazów cieplarnianych z terenu projektowanego przedsięwzięcia. Projektowana inwestycja, w ocenie tutejszego organu, nie wpłynie znacząco negatywnie na klimat i jego zmiany, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedmiotowej drogi. Przedmiotowe przedsięwzięcie charakteryzuje się wysokim poziomem odporności na zmiany klimatu, w tym nie znajduje się na obszarze istotnie narażonym na jego zmiany.

Uwzględniając zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, ustalono, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska. Informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji stwierdzają brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości i złożoności. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji.

Przedłożone materiały dot. planowanego przedsięwzięcia oraz dane na temat elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pozwoliły kompleksowo ocenić jego oddziaływanie na środowisko oraz formy ochrony przyrody. W związku z powyższym uwzględniając zakres planowanego przedsięwzięcia uznaje się, że nie wymaga ono przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W niniejszym rozstrzygnięciu, Wójt Gminy Świdwin uwzględnił:

- informacje określone w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia;
- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świdwinie (sygn.: PS-N.ZNS-4070-7/2018) o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (sygn.: WST-K.4220.69.2018.WS.4), w którym wyraził opinię, że dla przedmiotowej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Gryficach (sygn.: SZ.ZZŚ.1.436.1.26.2018.AŚ) o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Na niniejsze postanowienie nie służy zażalenie. Postanowienie, na które nie służy zażalenie, strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji (art. 142 Kpa).

WÓJT
mgr Kazimierz Lechocki

Otrzymują:

1. Pracownia Projektowa „DIM”
2. Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie
3. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
4. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie
Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Gryficach
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świdwinie

Sprawę prowadzi: Grzegorz Korol