

Świdwin, dnia 07.03.2022 r.

ROŚiGN.6220.65.2021.2022

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach
bez przeprowadzenia oceny oddziaływania
przedsięwzięcia na środowisko

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 oraz art. 85 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 2021 r., poz. 2373 ze zm.) a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku **Gminy Świdwin Plac Konstytucji 3 Maja 1 78-300 Świdwin** w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. **Budowa drogi gminnej na dz. nr 49 i nr 331 oraz rozbiórka i budowa mostu na rzece Redze (km cieku 116,19) pomiędzy miejscowościami Cieszeniewo i Kluczkowo w km 0 + 034,08 drogi gminnej zlokalizowanego na dz. nr 34 i nr 351, położonych w obrębie ewidencyjnym Cieszeniewo, gmina Świdwin, powiat świdwiński, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Gryficach i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świdwinie**

o r z e k a m

- 1) **Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;**
- 2) **Określam następujące warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**
 1. W ramach inwestycji wybudować jedną drogi z płyt żelbetowych, o szerokości do 3,5 m z lokalnymi mijankami oraz wykonać

- obustronne, gruntowe z kruszywem pobocza o szerokości do 0,75 m.
2. Prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 — 22.00.
 3. Wszelkie prace inwestycyjne prowadzić w sposób możliwie najmniej ingerujący w rzekę Regę, z zachowaniem zasad ochrony środowiska wodnego. Podczas wykonywania prac budowlanych zachować stały przepływ wody w rzece.
 4. Prace związane z realizacją inwestycji, w tym z rozbiórką i budową nowego obiektu mostowego, rozpocząć poza sezonem lęgowym potencjalnie występujących ptaków. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się możliwość przeprowadzenia powyższej czynności w okresie lęgowym, pod warunkiem wykonania pod nadzorem ornitologicznym przeglądu obszaru inwestycyjnego pod kątem zasiedlenia przez ptaki.
 5. Umocnienie koryta rzeki Regi wykonać poza okresem tarła występującej w niej ichtiofauny.
 6. W celu zabezpieczenia koryta rzecznoego przed zanieczyszczeniem materiałami pochodzącymi z prac rozbiórkowych i związanych z budową obiektu mostowego zastosować odpowiednie środki np. wykonanie nad nurtem rzeki pomostu zabezpieczającego.
 7. Na czas przerw roboczych zabezpieczyć wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt. Regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich małych zwierząt. Wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, należy przenieść w bezpieczne miejsce, zgodnie z przepisami prawa.
 8. Wszelkie zadrzewienia, które nie zostały przeznaczone do wycinki, a rosną w zasięgu prowadzonych prac należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami.
 9. Przed rozpoczęciem prac oznakować (np. poprzez ogrodzenie taśmą ostrzegawczą) siedliska przyrodnicze o kodzie 6510-1, tj. łąki rajgrasowe (występujące obustronnie w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej inwestycji, w kierunku wschodnim od koryta rzeki Regi, na odcinku około 200 m) oraz 91E0*, tj. łąki olszowe, olszowo-jesionowe i jesionowe (występujące na zapleczu ww. siedliska 6510-1) na odcinku około 90 m od południowo-wschodniej strony drogi).
 10. Zaplecze budowy, w tym składy materiałowe, bazy sprzętu itp., zlokalizować poza obszarem Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi”.
 11. Zaplecze budowy wyposażyć w przenośne kabiny sanitarne, które należy regularnie opróżniać przez uprawnione jednostki.
 12. Teren budowy wyposażyć w środki zabezpieczające przedostanie się szkodliwych substancji do ziemi (sorbenty o odpowiedniej

chłonności), które należy stosować natychmiastowo w przypadku ewentualnego rozlewu substancji ropopochodnych z maszyn i pojazdów.

13. Odpady wytworzone w związku z realizacją inwestycji należy segregować i magazynować w odpowiednich pojemnikach lub kontenerach zabezpieczonych przed oddziaływaniem warunków atmosferycznych, w celu zapobiegania przenikaniu zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego oraz w miejscach zabezpieczonych przed możliwością dostępu osób postronnych i zwierząt. Odpady zagospodarowywać zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

3) Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko wodno-gruntowe:

1. Na etapie budowy bazę sprzętu oraz materia łów budowlanych wyposażyć w szczelną nawierzchnię (np. poprzez zastosowanie geomembrany), zabezpieczającą przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu, a tak że odpowiednio zorganizować zaplecze socjalne.
2. W fazie budowy, w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przed przedostaniem się szkodliwych substancji do ziemi. Na terenie zaplecza powinny być dostępne substancje do ewentualnego neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń.
3. Zapewnić właściwe i zgodne z obowiązującymi przepisami gospodarowanie odpadami wytwarzanymi na wszystkich etapach przedsięwzięcia, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach w sposób zabezpieczający środowisko przed ewentualnym zanieczyszczeniem, nie powodując utrudnień komunikacyjnych oraz zapewniając ich sprawny odbiór przez specjalistyczne firmy posiadające stosowne zezwolenia, w celu odzysku lub unieszkodliwiania. Należy zabezpieczyć miejsca magazynowania odpadów podczas fazy realizacji przed wpływem czynników atmosferycznych (przed rozwiewaniem).
4. Zaplecze budowy należy zaopatrzyć w przenośne zbiorniki wybieralne do gromadzenia ścieków bytowych, które będą wywożone przez uprawniony podmiot.
5. Zaplecze budowy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalną ingerencję w powierzchnię terenu, z przywróceniem stanu pierwotnego po zakończeniu prac. Należy wydzielić na placu budowy oraz w miejscu wykonywania robót budowlanych miejsca postojowe sprzętu budowlanego

- oraz awaryjnych napraw sprzętu w sposób gwarantujący ochronę środowiska gruntowo — wodnego zachowując bufor bezpieczeństwa w odległości min. 50 m od cieków i urządzeń wodnych.
6. Zabrania się wylewania olejów oraz innych substancji niebezpiecznych do gruntu.
 7. w przypadku odpadów niebezpiecznych należy je składować w specjalnym, zamkniętym lub zadaszonym kontenerze wyposażonym w szczelne pojemniki do magazynowania poszczególnych odpadów lub w przypadku pomieszczenia/miejsca na odpady wyposażyć je w posadzkę szczelną i chemoodporną.
 8. Należy przeprowadzać stałą kontrolę sprzętu używanego podczas realizacji inwestycji pod kątem możliwych wycieków i awarii.
 9. Przebudowę obiektu mostowego prowadzić w sposób nie powodujący zakłócenia spływu rzeki Regi oraz reżimu hydraulicznego cieku, z zachowaniem ciągłości koryta ekologicznego rzeki Regi.

4) Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UZASADNIENIE

Wnioskodawca **Gmina Świdwin Plac Konstytucji 3 Maja 1 78-300 Świdwin** w dniu 15.12.2021 r. zwrócił się do Wójta Gminy Świdwin o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. **Budowa drogi gminnej na dz. nr 49 i nr 331 oraz rozbiórka i budowa mostu na rzece Redze (km cieku 116,19) pomiędzy miejscowościami Cieszeniewo i Kluczkowo w km 0 + 034,08 drogi gminnej zlokalizowanego na dz. nr 34 i nr 351, położonych w obrębie ewidencyjnym Cieszeniewo, gmina Świdwin, powiat świdwiński.**

Do wniosku zgodnie z art. 74 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) dołączono poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych. We wniosku i w karcie informacyjnej przedsięwzięcia zostały zawarte informacje charakteryzujące planowane przedsięwzięcie.

W związku z powyższym, Wójt Gminy Świdwin wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie Wydziału 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.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świdwinie wydał opinię sanitarną, w której stwierdził że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gryficach w dniu 29.12.2021 r. wezwało Inwestora do uzupełnień. Inwestor przedstawił uzupełnienia w dniu 25.01.2022 r.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gryficach w piśmie znak: SZ.ZZŚ.2.4360.261.2021.AŚ wyraziło opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie w dniu 30.12.2021 r. wezwał Inwestora do uzupełnień. Inwestor przedstawił uzupełnienia w dniu 25.01.2022 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie w piśmie znak: WST-K.4220.494.2021.JC.2 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 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), 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 2021 r., poz. 2373 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.)

Wśród uwarunkowań, o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przesądziły:

1. Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na budowie drogi gminnej o długości około 1,25 km pomiędzy miejscowościami Cieszeniewo i Kluczkowo. Analizowany odcinek drogi gminnej przecina obszary rolne i leśne, niezabudowane. Przez teren inwestycji przepływa rzeka Rega. Budowę drogi zaplanowano na terenie działek drogowych nr 49 i 331 w obrębie Cieszeniewo, gmina Świdwin. Część inwestycji, związana z obiektem mostowym, prowadzona będzie również na działkach nr 34 i 351 w obrębie Cieszeniewo, stanowiących wody płynące (rzeka Rega).
2. Projektowana droga gminna zostanie wybudowana z płyt drogowych żelbetonowych na trasie istniejącej drogi, częściowo posiadającej nawierzchnię gruntową, a częściowo nawierzchnię z kruszyw. Będzie to droga jednojezdniowa, dwukierunkowa, o szerokości 3,5 m, z lokalnymi mijankami o szerokości do 3 m i długość 25 m oraz ze skosami najazdowymi do 6 m. Obustronnie zostaną wykonane pobocza o szerokości 0,75 m. Przedmiotową drogę zaprojektowano dla kategorii ruchu KR1. Wody opadowe z terenu projektowanej drogi będą odprowadzone jak dotychczas, powierzchniowo do przydrożnych, bezodpływowych rowów odprowadzających oraz na pobliski teren (w pasie drogowym). W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano tak że rozbiórkę istniejącego oraz budowę nowego obiektu mostowego na rzece Redze (km cieku 166,19), przepływającej w km 0+034,08 projektowanej drogi. Nowy obiekt zostanie wykonany w żelbetowej konstrukcji skrzynkowej, o przekroju zamkniętym. Parametry projektowanego mostu na Redze kształtują się następująco: szerokość całkowita mostu — 6,35 ni, światło poziome — 4,5 m, światło pionowe — 3 ni, rzędna dna — 95,3 m n.p.m. Jezdnia drogi na obiekcie będzie miała szerokość 3,5 m, a po jej obu stronach zostaną posadowione bariery ochronne z pochwytem. Stabilność obiektu mostowego zostanie wzmocniona żelbetowymi ścianami oporowymi. Skarpy w rejonie mostu zostaną umocnione kostką kamienną, natomiast dno i brzegi rzeki zostaną umocnione narzutem kamiennym. Koryto rzeczne zostanie umocnione narzutem kamiennym (gr. 30 cm) na długości około 7 m w każdą stronę od obiektu mostowego. Pochylenie skarp wyniesie około 1:1,5.
3. Projektowane zamierzenie inwestycyjne ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pojazdów na analizowanej drodze.
4. Powierzchnię przedsięwzięcia oszacowano na około 8 000 m². Budowa analizowanego odcinka drogi będzie wymagała przeprowadzenia wycinki niewielkiej ilości drzew i krzewów. Do wycinki przeznaczono 15 młodych drzew, w tym dęb szypułkowy o obwodzie 0,5 m, skupisko 5 sosen o obwodach 0,1 — 0,5 m, jabłoń o obwodzie 0,75 m oraz grupę 8 śliw o obwodach 0,1 — 0,4 m. Ponadto stwierdzono konieczność usunięcia krzewów o łącznej powierzchni 13 m². Uzupełnienie do karty informacyjnej przedsięwzięcia, zawierało inwentaryzację drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki, z której wynika, że nie stanowią one siedlisk gatunków chronionych.

RDOŚ zobligował inwestora, aby wszelkie zadrzewienia, które nie zostały przeznaczone do wycinki, a rosną w zasięgu prowadzonych prac odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami.

5. Rozpoczęcie etapu realizacji przedsięwzięcia przewidywane jest na II połowę 2022 r. Przewiduje się, że prace inwestycyjne potrwać około 9 miesięcy. Ponieważ w otoczeniu inwestycji brak jest zabudowań mieszkaniowych, analizowana droga może okresowo zostać wyłączona z ruchu. Wówczas dojazd do m. Kluczkowo będzie zapewniony od strony drogi powiatowej relacji Świdwin — Gawroniec, a do m. Cieszeniewo drogą powiatową relacji Rąbino — Bierzwnica.

6. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w fazie realizacji planowanej inwestycji należy spodziewać się emisji hałasu, wynikającej przede wszystkim z pracy sprzętu z napędem spalinowym (koparki, spycharki, równiarki, zagęszczarki, walce itp.) oraz ruchu pojazdów transportowych. Ze względu na charakter prac budowlanych na etapie budowy wystąpi również nieorganizowana emisja zanieczyszczeń zawartych w spalinach maszyn i pojazdów budowlanych, a tak że zwiększone czasowe zapylenie powietrza, związane z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów budowlanych oraz ruchem pojazdów po terenie budowy. Z racji braku terenów zabudowanych w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogi, planowane prace nie będą źródłem uciążliwości dla ludzi. Prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej.

7. Realizację przedsięwzięcia zaplanowano w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowym, z użyciem standardowych materiałów budowlanych. Podczas realizacji inwestycji inwestor nie przewiduje zapotrzebowania na energię elektryczną. Pracownikom na teren budowy dostarczana będzie woda butelkowana. Etap realizacji inwestycji będzie charakteryzował się powstawaniem odpadów, zarówno niebezpiecznych, jak i innych niż niebezpieczne. Będą to odpady pochodzące z robót rozbiórkowych oraz odpady budowlane, a także związane z funkcjonowaniem zaplecza i odpady komunalne. Materiał pozyskany z prac ziemnych (gleba) zostanie wykorzystany w obrębie terenu budowy. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, na etapie jego eksploatacji mogą powstawać wyłącznie odpady pochodzące z prac porządkowych. Odpady te będą odpowiednio zagospodarowywane.

8. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane na terenie budowanej drogi, natomiast w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego RDOŚ zobowiązał inwestora, aby zaplecze budowy, tj. miejsce postojowe sprzętu budowlanego oraz miejsce magazynowania odpadów, zlokalizować m.in. poza zasięgiem koryta rzecznej, na terenie utwardzonym, a także wyposażyć w środki sorpcyjne na wypadek wystąpienia niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych z maszyn i środków transportu wykorzystywanych

podczas prowadzenia prac budowlanych. W przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a ze zużytymi środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w przenośne kabiny sanitarne, które będą regularnie opróżniane przez uprawnione jednostki, co również wskazano jako warunek realizacji przedmiotowej inwestycji. Podczas prowadzenia prac budowlanych zachowany zostanie odpowiedni reżim technologiczny, a stosowany sprzęt będzie sprawny technicznie.

9. Poza umocnieniem skarp rzeki Regi oraz koryta rzecznego na odcinku po około 7 m w każdą stronę od analizowanego obiektu mostowego, prace związane z budową mostu nie będą wymagały ingerencji w koryto rzeczne. Na czas prowadzenia prac rozbiórkowych oraz budowlanych koryto rzeki zostanie zabezpieczone przed zanieczyszczeniem i materiałem rozbiórkowym poprzez wykonanie tymczasowego, drewnianego pomostu nad nurtem rzeki. Podczas wykonywania prac budowlanych zostanie zachowany stały przepływ wody w rzece, co zapewni także migrację organizmów wodnych. Powyższe elementy RDOŚ wskazał jako warunki realizacji przedmiotowej inwestycji.

10. Wody opadowe i roztopowe poprzez odpowiednie spadki drogi będą odprowadzane do bezodpływowych rowów odprowadzających oraz na pobliski teren (w pasie drogowym). Wody będą częściowo wsiąkały również bezpośrednio w grunt, ponieważ projektowana droga zostanie wykonana z płyt.

11. Przedmiotowa inwestycja na etapie realizacji i eksploatacji nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne.

12. Na etapie eksploatacji inwestycji klimat akustyczny w obrębie i otoczeniu analizowanej drogi nie ulegnie pogorszeniu w stosunku do stanu obecnego, a utwardzenie nawierzchni poprzez ułożenie płyt żelbetonowych oraz wykonanie mijanek wpłynie na poprawę warunków ruchu i upłynnienia jazdy po analizowanej drodze. Należy spodziewać się poprawy warunków aerosanitarnych wzdłuż analizowanego ciągu komunikacyjnego, w stosunku do stanu obecnego.

13. Teren przeznaczony pod projektowane przedsięwzięcie na początkowym odcinku o długości około 700 m zlokalizowany jest w granicach obszaru Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi” (PLH320049). Dla analizowanego obszaru aktualnie opracowywany jest plan zadań ochronnych, a z danych uzyskanych na jego potrzeby wynika, że na wschód od koryta rzeki Regi, na odcinku około 200 m po prawej stronie analizowanej drogi znajduje się siedlisko czerwończyka nieparka — gatunku owada będącego jednym z przedmiotów ochrony w danym obszarze Natura 2000. Na podstawie „Waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego” (BKI, Szczecin 2010 r.) ustalono także, że w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej inwestycji, w kierunku wschodnim od koryta rzeki Regi na odcinku około 200 m obustronnie występują

płaty chronionych siedlisk przyrodniczych, tj. siedliska o kodzie 6510-1 (łąki rajgrasowe), a następnie na odcinku około 90 m od strony południowo-wschodniej siedlisko priorytetowe o kodzie 91E0b* (łągi olszowe, olszowo-jesionowe i jesionowe). Mając na uwadze fakt, iż wycinka drzew i krzewów nie będzie prowadzona w ww. miejscach oraz, że zaplecze budowy zostanie usytuowane poza granicami obszaru Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi”, a zatem poza zasięgiem koryta rzeczno-ego oraz chronionych siedlisk przyrodniczych, nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji mogła negatywnie wpłynąć na uszczuplenie pobliskich łąg oraz łąk rajgrasowych, a tym samym na warunki siedliskowe ww. czerwończyka nieparka. Również na etapie eksploatacji inwestycji ww. siedliska nie będą zagrożone z uwagi na odprowadzanie wód opadowych z jezdnii do bezodpływowych rowów odprowadzających oraz przewidywany brak wpływu przedsięwzięcia na zmianę stosunków gruntowo-wodnych w otoczeniu inwestycji, mających pośredni wpływ na stan zachowania zależnych od nich siedlisk przyrodniczych.

14. Poza niezbędną wycinką niewielkiej ilości drzew i krzewów, realizacja przedsięwzięcia nie zmieni znacząco struktury roślinności danego obszaru, ponieważ inwestycję zaplanowano w obrębie istniejącego szlaku komunikacyjnego, którego szerokość — zgodnie z informacjami przedstawionymi w uzupełnieniu przedłożonym w dniu 28.01.2022 r. — wynosi do 14 m. Prace realizacyjne nie będą wymagały ingerencji w ekosystem rzeki Regi, w tym również roślinność wodną i przybrzeżną, poza koniecznością umocnienia skarp oraz koryta rzeczno-ego na odcinku rzeczno-ym po około 7 m w każdą stronę od analizowanego obiektu mostowego. Należy jednak podkreślić, że konstrukcja projektowanego obiektu mostowego zostanie posadowiona poza zasięgiem koryta rzeczno-ego.

15. Tym samym nie przewiduje się, aby inwestycja mogła wpłynąć na funkcjonowanie i spójność obszaru Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi”.

16. Na podstawie ww. waloryzacji ustalono także, że projektowany odcinek drogi usytuowany jest poza miejscami występowania chronionych gatunków roślin, natomiast w jego sąsiedztwie możliwe jest występowanie chronionych gatunków płazów (żaba jeziorkowa, żaba moczarowa) oraz ptaków (pliszka górska). Realizacja inwestycji może co prawda spowodować płoszenie ptaków oraz czasową utratę siedlisk gatunków związanych ze środowiskiem wodnym, zwłaszcza podczas prac związanych z rozbiórką istniejącego oraz budową nowego obiektu mostowego, ale skala zaplanowanych prac nie wywoła trwałej zmiany środowiska przyrodniczego, w tym ekosystemu rzeczno-ego przecinanego analizowaną drogą. Na czas przerw roboczych należy zabezpieczyć wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt, regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich małych zwierząt, a wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, przenosić w bezpieczne

miejsce, zgodnie z przepisami prawa. Z uwagi na możliwe stanowisko pliszki żółtej w obrębie obiektu mostowego zobligowano inwestora, aby prace związane z realizacją inwestycji, w tym rozbiórką i budową nowego obiektu mostowego, rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się możliwość przeprowadzenia powyższej czynności w okresie lęgowym, pod warunkiem wykonania pod nadzorem ornitologicznym przeglądu obszaru inwestycyjnego pod kątem zasiedlenia przez ptaki.

17. Umocnienie koryta rzeki Regi należy wykonać poza okresem tarła występującej w niej ichtiofauny.

18. Należy również podkreślić, że w przypadku stwierdzenia gatunków chronionych w miejscu realizacji prac, w tym związanych z posadowieniem nowego obiektu mostowego, inwestor zobligowany jest uzyskać zezwolenie na odstępstwa od czynności podlegających zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą bądź częściową, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 ze zm.). Respektowanie przepisów prawa dotyczących postępowania z gatunkami chronionymi zagwarantują właściwe działania zaradcze w przypadku powstania zagrożenia dla okolicznej fauny i flory.

19. Przy wskazanych warunkach realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na bioróżnorodność analizowanego terenu.

20. Planowana inwestycja realizowana będzie w całości na terytorium kraju. W związku z przewidywanym lokalnym zasięgiem oddziaływania inwestycji przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania. Teren pod projektowaną inwestycję zlokalizowany jest poza obszarami: wybrzeża, przylegającymi do jezior, górskimi, uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej. Teren pod projektowaną inwestycję miejscowo sąsiaduje z kompleksami leśnymi.

21. Z racji zakresu projektowanego przedsięwzięcia obejmującego budowę drogi z płyt żelbetowych oraz kruszyw w miejscu istniejącego szlaku komunikacyjnego, realizacja i eksploatacja inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na krajobraz. Objęty przedmiotowym wnioskiem most na rzece Redze zlokalizowany jest w miejscu aktualnie istniejącego obiektu, dlatego nie będzie miał znaczącego wpływu na pogorszenie walorów krajobrazowych analizowanego terenu. Wycinka drzew, obejmująca stosunkowo młode egzemplarze, zostanie wykonana jedynie w niezbędnym zakresie, tj. w miejscach kolizji z projektowaną drogą.

22. Rodzaj planowanej inwestycji, przewidziane do zastosowania materiały oraz technologia wykonania obiektu mostowego pozwalają za niewielkie uznać ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

23. W otoczeniu projektowanego odcinka drogi nie są planowane ani realizowane inne przedsięwzięcia, które mogłyby prowadzić do skumulowanych oddziaływań z przedmiotową inwestycją.

24. Przedmiotowa inwestycja nie wpłynie znacząco negatywnie na klimat i jego zmiany, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji. Z uwagi na rodzaj i skalę planowanych prac budowlanych, oddziaływanie inwestycji na klimat w okresie jej realizacji, będzie miało charakter całkowicie odwracalny, w szczególności nie spowoduje zmian temperatury, opadów, prędkości wiatrów, czy nasilenia intensywności burz. Ponadto inwestor przewiduje zastosowanie materiałów powszechnie stosowanych w budownictwie drogowym, w związku z czym przedmiotowe przedsięwzięcie charakteryzować się będzie wysokim poziomem odporności na zmiany klimatu. Budowa nowej nawierzchni drogowej oraz mijanek wpłynie na poprawę płynności ruchu przez przejeżdżające pojazdy, co w efekcie przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza.

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 (sygn.: NZNS.9022.4.58.2021) o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (sygn.: WST-K.4220.494.2021.JC.2) o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Gryficach (sygn.: SZ.ZZŚ.2.4360.261.2021.AŚ) o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

Integralną częścią decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia jest charakterystyka przedsięwzięcia (załącznik nr 1).

Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koszalinie, za pośrednictwem Wójta Gminy Świdwin w terminie 14 dni od jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia *odwołania* strona może zrzec się prawa do wniesienia *odwołania* wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia *odwołania* przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załączniki.

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

WÓJT
mgr Kazimierz Lechocki

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. Strony postępowania
3. 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

Pobrano opłatę skarbową w kwocie 205,00 zł

Sporządził: Grzegorz Korol

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na budowie drogi gminnej o długości około 1,25 km pomiędzy miejscowościami Cieszeniewo i Kluczkowo. Analizowany odcinek drogi gminnej przecina obszary rolne i leśne, niezabudowane. Przez teren inwestycji przepływa rzeka Rega. Budowę drogi zaplanowano na terenie działek drogowych nr 49 i 331 w obrębie Cieszeniewo, gmina Świdwin. Część inwestycji, związana z obiektem mostowym, prowadzona będzie również na działkach nr 34 i 351 w obrębie Cieszeniewo, stanowiących wody płynące (rzeka Rega).

Projektowana droga gminna zostanie wybudowana z płyt drogowych żelbetonowych na trasie istniejącej drogi, częściowo posiadającej nawierzchnię gruntową, a częściowo nawierzchnię z kruszyw. Będzie to droga jednojezdniowa, dwukierunkowa, o szerokości 3,5 m, z lokalnymi mijankami o szerokości do 3 m i długość 25 m oraz ze skosami najazdowymi do 6 m. Obustronnie zostaną wykonane pobocza o szerokości 0,75 m. Przedmiotową drogę zaprojektowano dla kategorii ruchu KR1. Wody opadowe z terenu projektowanej drogi będą odprowadzone jak dotychczas, powierzchniowo do przydrożnych, bezodpływowych rowów odprowadzających oraz na pobliski teren (w pasie drogowym). W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano tak że rozbiórkę istniejącego oraz budowę nowego obiektu mostowego na rzece Redze (km cieku 166,19), przepływającej w km 0+034,08 projektowanej drogi. Nowy obiekt zostanie wykonany w żelbetowej konstrukcji skrzynkowej, o przekroju zamkniętym. Parametry projektowanego mostu na Redze kształtują się następująco: szerokość całkowita mostu — 6,35 ni, światło poziome — 4,5 m, światło pionowe — 3 ni, rzędna dna — 95,3 m n.p.m. Jezdnia drogi na obiekcie będzie miała szerokość 3,5 m, a po jej obu stronach zostaną posadowione bariery ochronne z pochwytem. Stabilność obiektu mostowego zostanie wzmocniona żelbetowymi ścianami oporowymi. Skarpy w rejonie mostu zostaną umocnione kostką kamienną, natomiast dno i brzegi rzeki zostaną umocnione narzutem kamiennym. Koryto rzeczne zostanie umocnione narzutem kamiennym (gr. 30 cm) na długości około 7 m w każdą stronę od obiektu mostowego. Pochylenie skarp wyniesie około 1:1,5.

Projektowane zamierzenie inwestycyjne ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pojazdów na analizowanej drodze.

Powierzchnię przedsięwzięcia oszacowano na około 8 000 m². Budowa analizowanego odcinka drogi będzie wymagała przeprowadzenia wycinki niewielkiej ilości drzew i krzewów. Do wycinki przeznaczono 15 młodych drzew, w tym dęb szypułkowy o obwodzie 0,5 m, skupisko 5 sosen o obwodach 0,1 — 0,5 m, jabłoń o obwodzie 0,75 m oraz grupę 8 śliw o obwodach 0,1 — 0,4 m. Ponadto stwierdzono konieczność usunięcia krzewów o łącznej powierzchni 13 m². Uzupełnienie do karty informacyjnej przedsięwzięcia, zawierało inwentaryzację drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki, z której wynika, że nie stanowią one siedlisk gatunków chronionych. RDOŚ zobligował inwestora, aby wszelkie zadrzewienia, które nie zostały przeznaczone do wycinki, a rosną w zasięgu prowadzonych prac odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami.

Rozpoczęcie etapu realizacji przedsięwzięcia przewidywane jest na II połowę 2022 r. Przewiduje się, że prace inwestycyjne potrwać około 9 miesięcy. Ponieważ w otoczeniu inwestycji brak jest zabudowań mieszkaniowych, analizowana droga może okresowo zostać wyłączona z ruchu. Wówczas dojazd do m. Kluczkowo będzie zapewniony od strony drogi powiatowej relacji Świdwin — Gawroniec, a do m. Cieszeniewo drogą powiatową relacji Rąbino — Bierzwnica.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w fazie realizacji planowanej inwestycji należy spodziewać się emisji hałasu, wynikającej przede wszystkim z pracy sprzętu z napędem spalinowym (koparki, spycharki, równiarki, zagęszczarki, walce itp.) oraz ruchu pojazdów transportowych. Ze względu na charakter prac budowlanych na etapie budowy wystąpi również niezorganizowana emisja zanieczyszczeń zawartych w spalinach maszyn i pojazdów budowlanych, a tak że zwiększone czasowe zapylenie powietrza, związane z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów budowlanych oraz ruchem pojazdów po terenie budowy. Z racji braku terenów zabudowanych w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogi, planowane prace nie będą źródłem uciążliwości dla ludzi. Prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej.

Realizację przedsięwzięcia zaplanowano w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowym, z użyciem standardowych materiałów budowlanych. Podczas realizacji inwestycji inwestor nie przewiduje zapotrzebowania na energię elektryczną. Pracownikom na teren budowy dostarczana będzie woda butelkowana. Etap realizacji inwestycji będzie charakteryzował się powstawaniem odpadów, zarówno niebezpiecznych, jak i innych niż niebezpieczne. Będą to odpady pochodzące z robót rozbiórkowych oraz odpady budowlane, a także związane z funkcjonowaniem zaplecza i odpady komunalne. Materiał pozyskany z prac ziemnych (gleba) zostanie wykorzystany w obrębie terenu budowy. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, na etapie jego eksploatacji mogą powstawać wyłącznie odpady pochodzące z prac porządkowych. Odpady te będą odpowiednio zagospodarowywane.

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane na terenie budowanej drogi, natomiast w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego RDOŚ zobowiązał inwestora, aby zaplecze budowy, tj. miejsce postojowe sprzętu budowlanego oraz miejsce magazynowania odpadów, zlokalizować m.in. poza zasięgiem koryta rzecznego, na terenie utwardzonym, a także wyposażyć w środki sorpcyjne na wypadek wystąpienia niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych z maszyn i środków transportu wykorzystywanych podczas prowadzenia prac budowlanych. W przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a ze zużytymi środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w przenośne kabiny sanitarne, które będą regularnie opróżniane przez uprawnione jednostki, co również wskazano jako warunek realizacji przedmiotowej inwestycji. Podczas prowadzenia prac budowlanych zachowany zostanie odpowiedni reżim technologiczny, a stosowany sprzęt będzie sprawny technicznie.

Poza umocnieniem skarp rzeki Regi oraz koryta rzecznego na odcinku po około 7 m w każdą stronę od analizowanego obiektu mostowego, prace związane z budową mostu nie będą wymagały ingerencji w koryto rzeczne. Na czas prowadzenia prac rozbiórkowych oraz budowlanych koryto rzeki zostanie zabezpieczone przed

zanieczyszczeniem i materiałem rozbiórkowym poprzez wykonanie tymczasowego, drewnianego pomostu nad nurtem rzeki. Podczas wykonywania prac budowlanych zostanie zachowany stały przepływ wody w rzece, co zapewni także migrację organizmów wodnych. Powyższe elementy RDOŚ wskazał jako warunki realizacji przedmiotowej inwestycji.

Wody opadowe i roztopowe poprzez odpowiednie spadki drogi będą odprowadzane do bezodpływowych rowów odprowadzających oraz na pobliski teren (w pasie drogowym). Wody będą częściowo wsiąkały również bezpośrednio w grunt, ponieważ projektowana droga zostanie wykonana z płyt.

Przedmiotowa inwestycja na etapie realizacji i eksploatacji nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne.

Poza niezbędną wycinką niewielkiej ilości drzew i krzewów, realizacja przedsięwzięcia nie zmieni znacząco struktury roślinności danego obszaru, ponieważ inwestycję zaplanowano w obrębie istniejącego szlaku komunikacyjnego, którego szerokość wynosi do 14 m. Prace realizacyjne nie będą wymagały ingerencji w ekosystem rzeki Regi, w tym również roślinność wodną i przybrzeżną, poza koniecznością umocnienia skarp oraz koryta rzecznoego na odcinku rzecznoym po około 7 m w każdą stronę od analizowanego obiektu mostowego. Należy jednak podkreślić, że konstrukcja projektowanego obiektu mostowego zostanie posadowiona poza zasięgiem koryta rzecznoego.

WÓJT
mgr Kazimierz Lechocki

