

DECYZJA 10/2026**o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 ust. 1, 1a i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2026 r., poz. 670) oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (j.t. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29.09.2025 r. (data wpływu 03.10.2025r.), uzupełnionego dnia 06.10.2025 r., Pana Wiesława Bernackiego – Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych, z siedzibą przy ul. Niepodległości 35 w Łobzie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody, na realizację przedsięwzięcia pn.:

„Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 4323Z na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Łobzie do początku miejscowości Unimie”

orzekam

- I. Odstąpić od nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 4323Z na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Łobzie do początku miejscowości Unimie.”**
- II. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko gruntowo-wodne:**
 1. zaplecze budowy należy 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 w sposób gwarantujący ochronę środowiska wodno - gruntowego, zachowując bufor bezpieczeństwa od cieków, rowów i innych zbiorników wodnych oraz obszaru szczególnego zagrożenia powodzią w odległości min. 100 m;
 2. prace budowlane w rejonie przepustów oraz podczas ewentualnej budowy, przebudowy rowów prowadzić w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód;
 3. prace budowlane należy prowadzić w odpowiedniej odległości od koryta rowu, z wyznaczeniem strefy buforowej (minimum 10 m), w której obowiązywać będzie zakaz składowania materiałów, parkowania sprzętu oraz prowadzenia robót ziemnych;

4. w przypadku konieczności likwidacji rowów przydrożnych, inwestycję zrealizować w taki sposób, aby nie pogorszyć stosunków wodnych na gruntach sąsiednich;
5. wszelkie prace prowadzone w pobliżu rzeki Rega, należy wykonywać ze szczególną dbałością, nie naruszając jej ciągłości oraz nie doprowadzić do jej zanieczyszczenia, a w przypadku uszkodzenia należy niezwłocznie podjąć działania naprawcze, w celu odtworzenia uszkodzonego odcinka do stanu przed uszkodzeniem;
6. w przypadku kolizji elementów planowanego przedsięwzięcia z urządzeniami melioracji wodnej prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie powodować pogorszenia stosunków wodnych na gruntach sąsiednich i zachować urządzenia. Dla zachowania ich prawidłowego funkcjonowania należy zachować ich drożność, właściwy stan techniczny oraz kierunek odpływu wody, a w przypadku ich uszkodzenia inwestor zobowiązany jest do naprawy powstałych uszkodzeń, w sposób zapewniający zachowanie dotychczasowej funkcji tych urządzeń;
7. niezbędne prace porządkowe terenu i budowlane prowadzić zgodnie z zasadami sztuki budowlanej w sposób minimalizujący zagrożenia dla okolicznego środowiska;
8. na etapie budowy bazę sprzętu oraz materiałów budowlanych wyposażyć w szczelną nawierzchnię (np. poprzez zastosowanie geomembrany), zabezpieczającą przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu, a także odpowiednio zorganizować zaplecze socjalne;
9. 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;
10. 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);
11. 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;
12. zaplecze budowy należy zaopatrzyć w przenośne zbiorniki wybieralne do gromadzenia ścieków bytowych, które będą wywożone przez uprawniony podmiot;
13. należy przeprowadzać stałą kontrolę sprzętu używanego podczas realizacji inwestycji pod kątem możliwych wycieków i awarii.

III. Określam następujące warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Prace budowlano-montażowe prowadzić wyłącznie w porze昼iennej, w godzinach 6⁰⁰-22⁰⁰.
2. Przed przystąpieniem do realizacji inwestycji należy uzyskać stosowne decyzje zezwalające na odstępstwa od zakazów obowiązujących wobec gatunków chronionych, na podstawie ustawy o ochronie przyrody.
3. Etap realizacji przedsięwzięcia należy objąć nadzorem przyrodniczym, który będzie składać się ze specjalistów posiadających wiedzę praktyczną z dziedziny: lichenologii, chiropterologii oraz ornitologii oraz doświadczenie w prowadzeniu prac terenowych. Skład nadzoru należy każdorazowo dostosowywać do aktualnie prowadzonych prac. Do obowiązków osób pełniących nadzór przyrodniczy będą należeć w szczególności:
 - a) chiropterolog: kontrola drzew przed ich wycinką;
 - b) ornitolog: przeprowadzenie kontroli terenu przed realizacją inwestycji oraz montaż budek dla ptaków;
 - c) lichenolog: monitorowanie prowadzenia działań wobec chronionych gatunków porostów.
4. Planowaną wycinkę drzew i krzewów wykonać poza sezonem lęgowym ptaków.
5. Wycinkę prowadzić jedynie w niezbędnym zakresie, tj. w ilości do 300 szt. drzew i skupisk samosiejek młodych drzew i krzewów na łącznej powierzchni do 1424 m².
6. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki znajdujące się w obrębie obszaru inwestycji, tj. na terenie będącym placem budowy, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, poprzez osłonięcie pni drewnianymi listwami, tkaniną jutową lub grubymi matami słomianymi lub trzcinowymi, z zachowaniem ostrożności podczas prac prowadzonych przy zabiegach korzeniowych, eliminując możliwość ich uszkodzenia. Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m. Po zakończeniu realizacji inwestycji, zabezpieczenia drzew należy zdemontować nie dopuszczając do uszkodzeń drzew.
7. Dokonać nasadzeń zastępczych z wykorzystaniem gatunków rodzimych w stosunku co najmniej 2:1, tj. w liczbie nie mniejszej niż 600 szt. drzew. Do nasadzeń zastosować sadzonki drzew, których obwody pni na wysokości 130 cm wynoszą minimum 12-14 cm oraz posiadają dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę, w celu zachowania żywotności dokonanych nasadzeń. Sadzonki drzew należy zabezpieczyć za pomocą palików lub osłon, w celu ochrony przed uszkodzeniem mechanicznym. Dokonane nasadzenia zieleni należy pielęgnować przez okres co najmniej 3 lat, a w przypadku stwierdzonego braku zachowania ich żywotności, nasadzenia należy uzupełniać. Drzewa należy posadzić w rejonie istniejącego pasa drogowego wzdłuż analizowanego odcinka drogi oraz terenów pozostających w dyspozycji inwestora, w miejscach, w których pozwalają na to warunki techniczne.
8. W celu zminimalizowania strat wynikających z utraty miejsc lęgowych awifauny, zamontować budki lęgowe dla omiofauny na drzewach zlokalizowanych wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi powiatowej, nieprzeznaczonych do wycinki, a także, w miarę możliwości, na terenach przylegających do obszaru objętego wycinką. Należy zamontować 16 szt. budek lęgowych dla ptaków typu A oraz 10 szt. budek lęgowych dla

ptaków typu B. Budki rozmieścić pod nadzorem specjalisty ornitologa, przed dokonaniem usunięcia drzew. Wszystkie powieszone budki poddawać corocznie, w okresie od 16 października do końca lutego, jednokrotnemu czyszczeniu, niezbędnym naprawom i konserwacji, w tym wymianie na nowe w stosunku 1:1 w przypadku zużycia, przez okres 10 lat od dnia ich powieszenia.

9. Prace w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Rega ograniczyć do wykonania dowiązań projektowanej nawierzchni do istniejącej nawierzchni na obiekcie mostowym.
10. W celu zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na mniejszą faunę, zastosować zabezpieczenia wykopów, w szczególności poprzez zastosowanie, np. pochylni umożliwiających samodzielne wydostanie się zwierząt lub zastosować ogrodzenia tymczasowe. Należy również prowadzić regularne kontrole wykopów w celu uwolnienia zwierząt, które mimo zastosowanych zabezpieczeń zostaną w nich uwięzione.
11. W celu ograniczenia kolizji z udziałem owadów, nietoperzy i ptaków, wynikających z przyciągania owadów do źródeł światła na etapie eksploatacji drogi, należy zastosować lampy emitujące światło o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, z zalecaną temperaturą barwową poniżej 3000 K (wskazane jest zastosowanie lamp niskosodowych lub ewentualnie innych typów z kloszami szklanymi, nie dopuszcza się zastosowania lamp rtęciowych), o jak najniższym natężeniu światła, z odpowiednio ukształtowanymi kloszami (z zamkniętą obudową) kierującymi światło na drogę i zapobiegającymi nadmiernemu rozpraszaniu światła poza jezdnię. Na etapie eksploatacji oświetlenie drogowe należy ukierunkować tak, aby bezpośredni rozsył strumienia świetlnego nie przekraczał granic pobocza drogi +/- 2 m. Czas funkcjonowania oświetlenia należy dostosować do naturalnych warunków świetlnych panujących w danym okresie kalendarzowym.
12. Przed rozpoczęciem prac przygotowawczych lub budowlanych zebrać urodzajną warstwę gleby (humusu), a następnie złożyć ją w pryzmach w pobliżu miejsc prowadzenia prac przygotowawczych lub budowlanych, w miejscu możliwie maksymalnie oddalonym od rzeki Rega i jeziora Unimskiego.
13. Glebę zdjętą podczas realizacji przedsięwzięcia należy w pierwszej kolejności wykorzystać na działkach inwestycyjnych, z których została pozyskana, w celu rekultywacji terenu, odtworzenia warstwy glebowej oraz ukształtowania powierzchni terenu lub umożliwić jej wykorzystanie przez inne podmioty posiadające stosowne uprawnienia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.
14. Odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia należy magazynować na terenie specjalnie przygotowanych placów zlokalizowanych w obrębie zaplecza budowy.
15. Odpady z rozbiórek, możliwe do ponownego zagospodarowania, w pierwszej kolejności należy wykorzystać do prac związanych z realizacją przedsięwzięcia.
16. Miejsca składowania materiałów budowlanych oraz postoju ciężkiego sprzętu wyznaczać poza obrysem rzutu koron drzew.
17. Zaplecze budowy, tj. bazę materiałowo-sprzętową oraz miejsce czasowego postoju pojazdów i magazynowania odpadów, zlokalizować na nieprzepuszczalnym podłożu, zapobiegającym możliwości przedostania się do środowiska gruntowo-wodnego zanieczyszczonych substancji, np. płytami betonowymi, geomembraną, ewentualnie materiałem izolacyjnym (np. plandeką elastyczną).
18. Teren budowy i zakładu wyposażyć w sorbenty, na wypadek ewentualnego wycieku substancji ropopochodnych do gruntu.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 29.09.2025 r. (data wpływu 03.10.2025r.), uzupełnionym dnia 06.10.2025 r., Pan Wiesław Bernacki – Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych, z siedzibą przy ul. Niepodległości 35 w Łobzie, zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody, na realizację przedsięwzięcia pn.:

„Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 4323Z na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Łobzie do początku miejscowości Unimie.”

Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem na nośniku informatycznym, mapy ewidencyjne w skali 1:2000 - 4 sztuki oraz wypisy z rejestru gruntów.

Z tytułu charakteru planowanej inwestycji, można ją zaliczyć 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 (jednolity tekst Dz. U. z 2019r., poz. 1839), tj.:

„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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”;

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.

Zgodnie z 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 (j.t. Dz. U. z 2026 r., poz. 670), dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Organem właściwym do stwierdzenia obowiązku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym opracowania zakresu raportu oddziaływania na środowisko, na podstawie art. 63 ust. 1 w związku z art. 75 ust. 1 pkt. 4 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 (j.t. Dz. U. z 2026 r., poz. 670), jest Burmistrz, po zasięgnięciu opinii Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Szczecinie - Zarząd Zlewni w Gryficach i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łobzie.

Na podstawie art. 63, 64 i 78 ww. ustawy organ prowadzący postępowanie wystąpił dnia 15.10.2026 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (pismo Nr IK.6220.23.2025.MM.2), Powiatowego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Łobzie (pismo Nr IK.6220.23.2025.MM.4) oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Szczecinie, Zarząd Zlewni w Gryficach (pismo Nr IK.6220.23.2025.MM.3) o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łobzie w opinii sanitarnej Nr ZNS.9022.3.33.2025 z dnia 24.10.2025 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla planowanego przedsięwzięcia.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w Szczecinie Zarząd Zlewni w Gryficach w piśmie Nr SZ.ZZŚ.4901.144.2025.AZ z dnia 15.12.2025 r. wyraziło opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania dla planowanego przedsięwzięcia na środowisko, określając jednocześnie warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko gruntowo-wodne, zawarte w niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, po uzupełnieniach oraz przeprowadzonej dnia 26.02.2026 r. lustracji w terenie, z udziałem Przedstawicieli Inwestora, RDOŚ w Szczecinie Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie i WST w Złocińcu oraz Urzędu Miejskiego w Łobzie, w postanowieniu z dnia 24.06.2026 r. znak: WST-K.4220.314.2025.MCD.7 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, natomiast istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które zostały w niej zawarte.

W przypadku postępowań, gdzie liczba stron przekracza 10, stosuje się zapisy art. 74 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 (j.t. Dz. U. z 2026 r., poz. 670) oraz art. 49 kpa, w których strony zawiadamia się o wydawanych dokumentach obwieszczeniem Burmistrza na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Łobzie i tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łobzie oraz Sołectwa Unimie.

W przedmiotowej sprawie strony poinformowano o prowadzonym postępowaniu, na każdym z jego etapów.

Stosownie do art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego, zawiadomiono strony postępowania o możliwości zapoznania się z kompletem materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie oraz zgłaszania uwag i wniosków.

Na każdym etapie informacje o toczącym się postępowaniu, w sposób zwyczajowo przyjęty, były zamieszczane w formie obwieszczeń na tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łobzie i Sołectwa Unimie oraz na stronie internetowej bip.lobez.pl.

Na terenie inwestycyjnym nie obowiązują plany zagospodarowania przestrzennego.

Przy klasyfikacji przedsięwzięcia uwzględniono szczegółowe uwarunkowania znajdujące się w art. 63 ust.1 w związku z art. 63 ust. 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 (j.t. Dz. U. z 2026 r., poz. 670).

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

I. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

1. Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie.

Planowana inwestycja obejmuje przebudowę i rozbudowę drogi powiatowej nr 4323Z na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Łobzie do początku miejscowości Unimie. Długość odcinka drogi planowanego do przebudowy i rozbudowy wynosi 3,752 km. W zakresie jezdni drogi powiatowej przewiduje się jej częściową rozbiórkę i wykonanie nowej konstrukcji jezdni. Teren objęty przedsięwzięciem obejmuje działki o nr ew. 55/2 obręb 1 miasta Łobez, 1 obręb 5 miasta Łobez, 128 obręb Unimie, 118/13 obręb Unimie, 61 obręb 1 miasta Łobez, nr 88/4 obręb 1 miasta Łobez, 126 obręb 1 miasta Łobez, 121/25 obręb 1 miasta Łobez, 70/3 obręb 1 miasta Łobez, 233 obręb 5 miasta Łobez, 6 obręb 5 miasta Łobez, 118/12 obręb Unimie, 118/11 obręb Unimie, 38/2 obręb Dalno, 38/3 obręb Dalno, 31/2 obręb Dalno, 232 obręb Unimie, 116/9 obręb Unimie.

Końcowy odcinek inwestycji, tuż przed miejscowością Unimie przebiega przez Specjalny Obszar Ochrony Natura 2000 o nazwie „Dorzecze Regi” PLH320049. W odległości 17,5 m od granicy działki nr 1 obręb 5 miasta Łobez i 17,1 m od granicy z działką nr 128 obręb Unimie od planowanej inwestycji zlokalizowana jest rzeka Rega.

Wyżej wymienione przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.).

Planowana inwestycja polega na przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 4323Z na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Łobzie do początku miejscowości Unimie. Przewiduje się wykonanie bitumicznej nawierzchni jezdni drogi powiatowej. Przedsięwzięcie projektowane jest w śladzie istniejącej drogi powiatowej. W chwili obecnej obszar wchodzący w zakres opracowania stanowi zdewastowaną drogę powiatową o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni istniejącej drogi powiatowej wynosi od 4,5 do 6,2 m. W stanie istniejącym wzdłuż jezdni zlokalizowane są lokalne chodniki. Wzdłuż drogi zlokalizowane są istniejące zjazdy wykonane z betonowej kostki brukowej, betonu cementowego z bruku kamiennego oraz kruszywa. Odwodnienie analizowanej drogi odbywa się powierzchniowo bezpośrednio w przyległy teren oraz do istniejącego systemu kanalizacji deszczowej w miejscowości Łobez. Dotychczasowe użytkowanie terenu nie zmieni się oprócz użytkowania części działek wydzielonych pod inwestycję procedurą ZRiD oznaczonych jako grunty orne, nieużytki i łąki.

W związku z planowaną inwestycją przewiduje się częściową rozbiórkę i wykonanie nowej konstrukcji istniejącej nawierzchni jezdni, nową konstrukcję chodników, drogi dla pieszych i rowerów, miejsc postojowych, poszerzenia jezdni, opasek, zjazdów, wykonanie spowalniaczy na wlotach do miejscowości Łobez i Unimie w postaci dwóch wysepek kanalizujących ruch oraz powodujących konieczność zmniejszenia nadmiernej prędkości przed wjazdem do miejscowości. W ramach inwestycji przewiduje się także wymianę istniejących zniszczonych krawężników, obrzeży, ustawienie balustrady U-11a, ustawienie barier ochronnych drogowych, regulację pionową zaworów i studni wodociągowych, regulację pionową studni telekomunikacyjnych, regulację pionową studni sieci kanalizacji sanitarnej, regulację pionową studni sieci kanalizacji deszczowej, regulację pionową zaworów i studni sieci gazowej, przebudowę istniejących przepustów, budowę przepustów, zabezpieczenie istniejących sieci rurami ochronnymi, wycinkę kolidujących z inwestycją drzew i krzewów.

Ponadto przewiduje się budowę i przebudowę systemu oświetlenia ulicznego, ustawienie znaku aktywnego „radar”, budowę kanalizacji deszczowej, usunięcie kolizji z istniejącymi sieciami, przebudowę istniejącej sieci teletechnicznej kolidującej z inwestycją, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego. W projekcie przyjęto średnią grubość usunięcia warstwy humusu wynoszącą 30 cm.

Przewidywany czas realizacji inwestycji 360 dni. W ramach przedsięwzięcia nie będą przeprowadzane odwodnienia. Przedsięwzięcie będzie realizowane w zakresie:

- przebudowy na dz. nr ew. 55/2 obręb 1 miasta Łobez, 1 obręb 5 miasta Łobez, 128 obręb Unimie, 118/13 obręb Unimie, 61 obręb 1 miasta Łobez,
- rozbudowy na nr 88/4 obręb 1 miasta Łobez, 126 obręb 1 miasta Łobez, 121/25 obręb 1 miasta Łobez, 70/3 obręb 1 miasta Łobez, 233 obręb 5 miasta Łobez, 6 obręb 5 miasta Łobez, 118/12 obręb Unimie, 118/11 obręb Unimie, 38/2 obręb Dalno, 38/3 obręb Dalno, 31/2 obręb Dalno, 232 obręb Unimie, 116/9 obręb Unimie.

Zgodnie z założeniami projektowymi rozbudowę drogi powiatowej przewiduje się dla następujących parametrów technicznych:

- droga klasy „Z” (zbiorcza),
- prędkość do projektowania V_{dp} 50 km/h,
- podstawowa szerokość jezdni 5,80 m – 6,00 m,
- podstawowa szerokość pasa ruchu 2,90 m – 3,00 m,
- szerokość poboczy 1,00 m,
- szerokość chodników w świetle min. 1,80 m,
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów 3,00 m,
- szerokość miejsc postojowych 2,50 m,
- kategoria ruchu KR2,
- kryteria obliczenia poszerzeń na łukach 60/R.

Odwodnienie jezdni, chodników, drogi dla pieszych i rowerów, miejsc postojowych, poszerzenia jezdni, opasek, zjazdów, spowalniaczy na wlotach do miejscowości Łobez i Unimie w postaci dwóch wysepek kanalizujących planowanej przebudowy i rozbudowy drogi powiatowej nr 4323Z na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Łobzie do początku miejscowości Unimie zapewnione jest przez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Woda odprowadzana zostanie powierzchniowo bezpośrednio w przyległy teren, do rowów drogowych przyległych do drogi oraz poprzez projektowaną kanalizację deszczową z odprowadzeniem do istniejącej kanalizacji deszczowej. W wyniku realizacji inwestycji zmieni się sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia, ponieważ część wód ujęta zostanie w system kanalizacji deszczowej. Przewidywana ilość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych do kanalizacji na etapie eksploatacji drogi wyniesie ok. 4302 m³/rok.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się:

- przebudowę przepustu w ok. km 2 + 547 (przepust 2 x 0800 mm) - rozebranie przepustu betonowego i wykonania przepustu z HDPE 2 x 0800 mm odpowiedniej długości lub podjęcie robót związanych z utrzymywaniem istniejącego przepustu. Nie przewiduje się zmiany średnicy przepustu,
- przebudowę przepustu w ok. km 2 + 708 (przepust 0800 mm) - rozebranie przepustu betonowego i wykonania przepustu z HDPE 0800 mm odpowiedniej długości lub podjęcie robót związanych z utrzymywaniem istniejącego przepustu. Nie przewiduje się zmiany średnicy przepustu,
- budowę lub przebudowę przepustów pod zjazdami. Do budowy i przebudowy przepustów pod zjazdami zastosowane zostaną rury betonowe 500 mm. W miejscu, gdzie w stanie istniejącym w związku z przebudową i rozbudową drogi nie ma konieczności stosowania przepustów pod zjazdami, zostaną one zlikwidowane. Parametry techniczne tj. długość i zagłębienie przepustów pod zjazdami oraz ich szczegółowa lokalizacja zostaną określone na etapie projektu oraz w planowanym do opracowania operacie wodnoprawnym.

Na etapie opracowania karty informacyjnej przedsięwzięcia brak bardziej szczegółowych informacji. Wszelkie szczegóły zostaną rozwiązane i wskazane na etapie projektu szczegółowego i opisane w planowanym do opracowania operacie wodnoprawnym. Przewiduje się budowę, przebudowę oraz likwidację części przydrożnych rowów drogowych.

Szczegółowa lokalizacja rowów przydrożnych budowanych, przebudowywanych, likwidowanych, ich rzędne i głębokości, wskazane zostaną i określone szczegółowo na etapie projektu oraz w planowanym do opracowania operacie wodnoprawnym.

W odległości 17,5 m od granicy działki nr 1 obręb 5 miasta Łobez i 17,1 m od granicy z działką nr 128 obręb Unimie od planowanej inwestycji zlokalizowana jest rzeka Rega. Roboty drogowe w bezpośrednim sąsiedztwie mostu będą polegały na dowiązaniu się do istniejącej nawierzchni na moście. Most przeszedł gruntowną przebudowę w 2010 roku i nie przewiduje się wykonywania prac budowlanych na obiekcie oraz ingerencji w koryto rzeki oraz zastosowania dodatkowych umocnień skarp rzeki. W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie będą prowadzone prace w obszarze działki nr 17 obręb 5 miasta Łobez ani w korycie rzeki. Nie przewiduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią składowania odpadów, materiałów budowlanych, parkowania sprzętu budowlanego/mechanicznego oraz lokalizacji zaplecza budowy.

2. Powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji ustalono, że w okresie realizacji planowanego przedsięwzięcia na terenie objętym inwestycją oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie będą prowadzone inne inwestycje mogące powodować kumulację oddziaływań.

Biorąc pod uwagę charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację i oddziaływania generowane w fazie realizacji i eksploatacji, które zamykają się w granicach administracyjnych województwa zachodniopomorskiego, wykluczono jakiekolwiek transgraniczne oddziaływania inwestycji na środowisko. Ze względu na położenie geograficzne przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne nie jest także zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi, czy osuwisk.

Na podstawie przedłożonych dokumentów ustalono również, że podczas eksploatacji inwestycji nie przewiduje się wystąpienia katastrof budowlanych, czy awarii. Co więcej, przedmiotowa przebudowa i rozbudowa drogi nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących stworzyć ryzyko wystąpienia awarii przemysłowej w rozumieniu obowiązujących przepisów.

3. Różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi.

Przedmiotową inwestycję planuje się zlokalizować w granicach obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty (OZW) pn. „Dorzecze Regi” (kod PLH320049), który został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dorzecze Regi (kod PLH320049) (Dz.U. z 2022 r., poz. 85). Zgodnie z ww. rozporządzeniem przedmiotem ochrony w obszarze są siedliska przyrodnicze, gatunki roślin oraz ich siedliska, a także gatunki zwierząt inne niż ptaki oraz ich siedliska, o kodach takich jak: 3150 - starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki ze zbiorowiskami *Nympheion*, *Potamion*; 3160 - naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne; 3260 - nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*); 6510 - niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*); 7110* - torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe); 7120 - torfowiska wysokie zdegradowane, zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji; 7140 - torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*); 7230 - górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk; 9110 - kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*); 9130 - żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galioodorati-Fagenion*); 9160 - grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*); 9190 - kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*); 91D0* - bory i lasy bagienne (*Yuccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Yuccinio uliginosi Pinetum*, *Pinomugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne; 91E0* - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe; 1042 - zalotka większa; 1060 - czerwonończyk nieparek; 1163 - głowacz białopłetwy; 1146 - koza; 1088 - kozioróg dębosz; 1096 - minóg strumieniowy, 1099 - minóg rzeczny; 1084 - pachnica dębowa; 5339 - różanka i 1106 - łoś atlantycki.

Ponadto, w Standardowym Formularzu Danych dla tego obszaru (data aktualizacji 2025-04), wymieniono siedlisko przyrodnicze o kodzie 7220 - źródła wapienne ze zbiorowiskami *Cratoneurion commutati*, które w wyniku planowanej nowelizacji również zostanie uwzględnione w ww. rozporządzeniu. Na dzień wydawania niniejszej decyzji, dla ww. obszaru nie utworzono planu zadań ochronnych, jak również nie opracowano tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków zwierząt i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze.

Z inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych dla tego obszaru wynika, że rzeka Rega, przez którą przebiega analizowany odcinek drogi powiatowej, stanowi siedlisko przyrodnicze o kodzie 3260 - nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*) oraz siedlisko dla gatunków o kodzie: 1163 głowacz białopłetwy, 1146 koza, 1096 minóg strumieniowy, 1099 minóg rzeczny, 5339 różanka i 1106 łoś atlantycki, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi” (kod PLH320049).

Wnioskowane przedsięwzięcie znajduje się również w obszarze krajowego korytarza ekologicznego pn. „Puszcza Goleniowska-Puszcza Koszalińska”. Z uwagi na lokalizację inwestycji w sąsiedztwie rzeki Rega, jeziora Unimskiego, lasów, pastwisk, łąk i gruntów ornych, nie można na tym terenie wykluczyć występowania drobnych ssaków.

Wzdłuż analizowanego odcinka drogi powiatowej, po obu jego stronach, usytuowane są drzewa i krzewy.

W obrębie drzew przewidzianych do usunięcia stwierdzono miejsca lęgowe dziuplaków, tj. bogatek oraz dzięciołów średnich. Biorąc pod uwagę fakt, że wspomniane wyżej gatunki

objęte są ochroną, przed przystąpieniem do realizacji inwestycji inwestor zobowiązany jest do uzyskania niezbędnych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących wobec gatunków chronionych, zgodnie z ustawą o ochronie przyrody.

Na podstawie waloryzacji przyrodniczej gminy Łobez (Szczecin, 2020 r.), ustalono, że w obrębie przebudowywanego i rozbudowanego pasa drogowego zlokalizowanego w miejscowości Unimie, znajduje się brzoza, w której stwierdzono obecność kolonii rozrodzkiej nietoperzy. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się usunięcia tego drzewa.

Z ww. opracowania przyrodniczego wynika również, że położone w sąsiedztwie przedmiotowego szlaku komunikacyjnego jezioro Unimskie (poza pasem drogowym), stanowi siedlisko przyrodnicze o kodzie 3150 - starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*. Należy podkreślić, że ww. siedlisko przyrodnicze położone jest poza obszarem sieci Natura 2000, a tym samym nie jest chronione w jej ramach, gdyż sieć ta obejmuje tylko formalnie wyznaczone obszary mające znaczenie dla ochrony Wspólnoty Europejskiej.

Obszar objęty przedmiotowym wnioskiem i jego otoczenie fragmentarycznie położone jest w granicach krajobrazu priorytetowego o kodzie 32-314.44-53 oraz o kodzie 32-314.44-4, określonym w Audycie krajobrazowym województwa zachodniopomorskiego, powołanym uchwałą Nr XIII/187/25 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 18 grudnia 2025 r. w sprawie Audytu krajobrazowego województwa zachodniopomorskiego, jako krajobraz pn. „Dolina Regi”, typ „Bagienno-łukowe - głównie bezleśne”, podtyp 2a. „Z udziałem ekstensywnie użytkowanych łąk”, a także jako krajobraz pn. „Unimie”, typ „Wiejskie”, podtyp 6c „Z przewagą mozaikowo rozmieszczonych użytków rolnych tworzących małe pola”.

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się zapotrzebowanie na wodę w ilości 0,5 m³ na dobę. Woda dowożona będzie na plac budowy w szczelnych pojemnikach typu mauser. Wszelkie potrzeby sanitarne ekip prowadzących budowę przedsięwzięcia zabezpieczone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych (bezdopływowych sanitariatach). Powstające ścieki sanitarne będą okresowo wywożone do oczyszczalni ścieków przez podmiot zajmujący się obsługą tych urządzeń. Woda na placu budowy zużywana będzie przede wszystkim do zraszania warstw podbudowy. Jednakże jej użycie nie będzie powodowało emisji ścieków przemysłowych do środowiska. W ramach inwestycji planuje się zlokalizowanie zaplecza budowy na działce o nr ew. 121/22 obręb 1 miasta Łobez. W trakcie realizacji inwestycji ma prawo wskazać inne miejsce zorganizowania zaplecza budowy, niemniej jednak zlokalizowane będzie poza obszarem wodnym oraz obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

Masy ziemne uzyskane z wykopów zostaną rozdysponowane w granicach przedmiotowych nieruchomości gruntowych lub zostaną przekazane jako odpad uprawnionym podmiotom, w tym osobom fizycznym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz.U. z 2016 r., poz. 93).

Mając na względzie rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że realizacja inwestycji nie będzie wiązać się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych.

4. Emisji i występowania innych uciążliwości.

W otoczeniu miejsca realizacji inwestycji znajdują się: działki drogowe, zabudowa zagrodowa i mieszkaniowa, zbiornik wodny, grunty orne, pastwiska, łąki oraz lasy. W odległości około 40 m od przedmiotowego szlaku drogowego znajduje się jezioro Unimskie.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą typowe materiały budowlane stosowane przy rozbudowie i przebudowie dróg, w szczególności, kruszywa mineralne, piasek, cement, masy mineralno-asfaltowe, betonowa kostka brukowa, obrzeża, rury przeznaczone do budowy i przebudowy infrastruktury odwodnieniowej.

Przy realizacji inwestycji wykorzystywane będą paliwa, oleje i inne materiały eksploatacyjne związane z pracą sprzętu budowlanego i transportowego. W przypadku pojawienia się konieczności wykorzystania energii elektrycznej do wykonania niektórych prac, zaopatrzenie będzie realizowane za pomocą agregatów prądotwórczych lub w oparciu o istniejącą sieć energetyczną.

W fazie etapowej realizacji planowana inwestycja będzie źródłem odpadów, emisji gazów i pyłów do powietrza, a także hałasu do środowiska.

Założone do wykonania roboty będą powodować przede wszystkim uciążliwości akustyczne oraz emisje zanieczyszczeń, pochodzące z pracy różnego rodzaju urządzeń i sprzętu budowlanego (np.: koparki) oraz pojazdów służących do transportu i przemieszczania materiałów koniecznych do realizacji zadania. W przypadku prowadzenia prac budowlanych i ziemnych przy zastosowaniu ciężkich maszyn, mogą wystąpić drgania zlokalizowane w rejonie prowadzenia prac. Na wielkość ww. emisji będzie miał wpływ czas realizacji procesu inwestycyjnego oraz równoległość pracy wielu urządzeń i maszyn. Ze względu na wielkość oraz charakter prac nie ma możliwości ich wyeliminowania. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej na terenach podlegających ochronie akustycznej, prowadzenie prac ograniczono wyłącznie do pory dziennej, tj. do godzin 6.00-22.00, co uwzględniono w warunkach niniejszej decyzji. Uwzględniając powyższe i mając na względzie specyfikę prac rozbiórkowych i budowlanych uznano, że emisje wystąpią lokalnie, będą miały charakter przejściowy, postępować będą wraz z przesuwającym się frontem robót oraz ustąpią po zakończeniu prac realizacyjnych.

Na etapie prac wykonawczych źródłem powstawania odpadów będą roboty ziemne oraz funkcjonowanie tymczasowego zaplecza budowy. Masy ziemne uzyskane z wykopów zostaną rozdysponowane w granicach przedmiotowych nieruchomości gruntowych lub zostaną przekazane jako odpad uprawnionym podmiotom, w tym osobom fizycznym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz.U. z 2016 r., poz. 93). Niemniej, tut. Organ określił warunki dotyczące ochrony wierzchniej warstwy gleby, która zostanie zdjęta z miejsc przeznaczonych do przeprowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych. Wskazano, aby przed rozpoczęciem prac przygotowawczych lub budowlanych zebrać urodzajną warstwę gleby (humus), a następnie złożyć ją w pryzmach w pobliżu miejsc prowadzenia prac przygotowawczych lub budowlanych, w miejscu możliwie maksymalnie oddalonym od rzeki Rega i jeziora Unimskiego.

Glebę należy w pierwszej kolejności wykorzystać na działkach inwestycyjnych, z których została pozyskana, w celu rekultywacji terenu, odtworzenia warstwy glebowej oraz ukształtowania powierzchni terenu lub umożliwić jej wykorzystanie przez inne podmioty posiadające stosowne uprawnienia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2023 r. poz. 1587, ze zm.). Niniejszą decyzją również zobowiązano inwestora, aby odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia magazynować na terenie specjalnie przygotowanych placów zlokalizowanych w obrębie zaplecza budowy. Z kolei odpady z rozbiórek (np. nawierzchni drogowych), możliwe do ponownego zagospodarowania, w pierwszej kolejności wykorzystać do prac związanych z realizacją przedsięwzięcia.

Przyjęto, że niezagospodarowane odpady będą selektywnie zbierane i gromadzone w zamkniętych pojemnikach lub kontenerach, które po zgromadzeniu odpowiedniej ilości lub po zakończeniu prac budowlano-montażowych, zostaną przekazane firmom posiadającym stosowne uprawnienia w zakresie gospodarki odpadami.

Trasa przebudowywanego i rozbudowywanego szlaku komunikacyjnego przecina rzekę Rega. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie jednak wiązała się z ingerencją w koryto ww. ciekłu ani jego brzegi, gdyż most zlokalizowany w ciągu drogi został przebudowy w 2010 r. Zatem zakres planowanych robót nie obejmie obiektu mostowego. Prace prowadzone w jego bezpośrednim sąsiedztwie ograniczą się jedynie do wykonania dowiązań projektowanej nawierzchni do istniejącej nawierzchni na obiekcie mostowym, co ujęto w warunkach określonych w niniejszej decyzji. Ponadto, w sąsiedztwie planowanej inwestycji zlokalizowane jest jezioro Unimskie, znajdujące się w odległości około 40 m od obszaru zainwestowania. Jednakże realizacja założonych prac budowlanych nie będzie wiązała się z jakąkolwiek ingerencją w ten zbiornik wodny. Co więcej, podczas fazy realizacji inwestycji będą produkowane niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych, w związku z czym planuje się zastosowanie kontenerów sanitarnych, które zostaną przetransportowane na teren inwestycji i regularnie opróżniane przez uprawnione do tego podmioty. Aby uniknąć ryzyka potencjalnego zanieczyszczenia środowiska, naprawy i tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych prowadzone będą poza terenem budowy i poza terenem zaplecza budowlanego, w miejscach odpowiednio do tego przystosowanych. Do realizacji prac budowlanych będzie stosowany wyłącznie sprawny sprzęt budowlany, co zminimalizuje ryzyko niekontrolowanego przedostania się do środowiska gruntowo-wodnego paliw, smarów i olejów. Niniejszą decyzją zobowiązano inwestora, aby zaplecze budowy, tj. bazę materiałowo-sprzętową oraz miejsce czasowego postoju pojazdów i magazynowania odpadów, zlokalizować na nawierzchni utwardzonej (np. z wykorzystaniem płyt betonowych, geomembrany, ewentualnie materiałów izolacyjnych (np. plandeki elastycznej)). Jako warunek realizacji przedmiotowej inwestycji wskazano również, żeby teren budowy zaopatrzyć w środki do neutralizacji przypadkowo rozlanych substancji ropopochodnych. W przypadku ich wycieku, zanieczyszczenie należy niezwłocznie usunąć za pomocą środków do neutralizacji, a zebrany materiał przekazać do utylizacji uprawnionemu odbiorcy. Zatem, ze względu na charakter inwestycji, jej lokalizację głównie w istniejących pasach drogowych oraz zastosowane rozwiązania techniczne ograniczające zakres robót ziemnych, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na wskazane wody powierzchniowe.

Biorąc pod uwagę określone w niniejszej decyzji warunki dotyczące zasad prowadzenia gospodarki odpadami, ochrony gleby, funkcjonowania placu budowy oraz zaplecza budowy stwierdzono, że faza realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na poszczególne komponenty środowiska.

Realizacja wnioskowanej inwestycji wpłynie na poprawę płynności ruchu oraz zmniejszenia zużycia paliwa przez poruszające się pojazdy, co w konsekwencji wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu do środowiska, w szczególności w obrębie występującej miejscowo zabudowy mieszkaniowej. Należy wskazać, że analizowany odcinek drogi stanowi lokalny szlak komunikacyjny, dlatego nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji skutkowała wzrostem natężenia ruchu lub zmianą jego struktury.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie skutkowało istotnymi zmianami w zakresie oddziaływania na klimat i jego zmiany. Co prawda na etapie prac realizacyjnych należy liczyć się z wystąpieniem uciążliwości związanych z emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla, która będzie wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów transportujących materiały budowlane oraz maszyn budowlanych, niemniej jednak emisja tych zanieczyszczeń będzie w ilościach śladowych, niemających wpływu na istniejący klimat.

Z kolei na etapie eksploatacji poprawa stanu technicznego istniejącej drogi przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, a tym samym do ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych.

Planowana inwestycja na etapie eksploatacji może wiązać się również z okresowym wytwarzaniem odpadów związanych z utrzymaniem i konserwacją nawierzchni drogi oraz ewentualnymi zdarzeniami losowymi na drodze. Z uwagi na specyfikację planowanego przedsięwzięcia, należy stwierdzić, że etap użytkowania przedmiotowej drogi powiatowej nie będzie stanowić znaczącego źródła powstawania odpadów. Odpady te będą przekazywane do zagospodarowania, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, uprawnionym podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia.

5. Ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji ustalono, że w okresie realizacji planowanego przedsięwzięcia na terenie objętym inwestycją oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie będą prowadzone inne inwestycje mogące powodować kumulację oddziaływań.

Biorąc pod uwagę charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację i oddziaływania generowane w fazie realizacji i eksploatacji, które zamykają się w granicach administracyjnych województwa zachodniopomorskiego, wykluczono jakiekolwiek transgraniczne oddziaływania inwestycji na środowisko. Ze względu na położenie geograficzne przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne nie jest także zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi, czy osuwisk.

Na podstawie przedłożonych dokumentów ustalono również, że podczas eksploatacji inwestycji nie przewiduje się wystąpienia katastrof budowlanych, czy awarii. Co więcej, przedmiotowa przebudowa i rozbudowa drogi nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących stworzyć ryzyko wystąpienia awarii przemysłowej w rozumieniu obowiązujących przepisów.

Skala zagrożenia w przypadku poważnej awarii zależy m. in. od:

- ilości uwolnionej do środowiska substancji chemicznej,
- długości czasu pozostawiania substancji w środowisku,

- stanu fizycznego substancji/materiału,
- toksyczności substancji/materiału,
- warunków topograficznych i meteorologicznych,
- stopnia zurbanizowania terenu.

Działania ratownicze w przypadku zaistnienia sytuacji poważnej awarii sprowadzają się do:

- neutralizacji i usunięcia źródła zagrożenia oraz zminimalizowania strat spowodowanych awarią i ukierunkowane są na ograniczenie skali i stopnia zagrożenia. Działania te prowadzić będą wyspecjalizowane jednostki Państwowej Straży Pożarnej i w razie potrzeby inne służby ratownicze (medyczne, policja i inne – powołane przez sztab kierowania akcją);
- usunięcia skutków awarii ukierunkowanego na przywrócenie stanu środowiska do stanu sprzed awarii, polegającego na zneutralizowaniu substancji niebezpiecznej, zebraniu i oczyszczeniu warstwy zanieczyszczonego np. gruntu czy warstwy zanieczyszczonych wód oraz rekultywacji terenu. W przypadku, gdy nie będzie możliwe całkowite usunięcie zanieczyszczającej substancji z któregoś elementu środowiska bezpośrednio po awarii, a przede wszystkim gleby, konieczne będzie zastosowanie technik pozwalających powstrzymać migrację zanieczyszczeń oraz metod ich szczyptywania (lub zebrania) na przestrzeni niezbędnego do tego czasu. W powyżej zasygnalizowanej sytuacji będzie musiał być zastosowany monitoring środowiska.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie skutkowało istotnymi zmianami w zakresie oddziaływania na klimat i jego zmiany. Co prawda na etapie prac realizacyjnych należy liczyć się z wystąpieniem uciążliwości związanych z emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla, która będzie wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów transportujących materiały budowlane oraz maszyn budowlanych, niemniej jednak emisja tych zanieczyszczeń będzie w ilościach śladowych, niemających wpływu na istniejący klimat. Z kolei na etapie eksploatacji poprawa stanu technicznego istniejącej drogi przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, a tym samym do ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych.

6. Przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie.

W czasie realizacji planowanego przedsięwzięcia będą wytwarzane następujące odpady: 17 0101 - odpady betonu oraz gruz betonowy w ilości około 30 Mg, 17 02 01 - drewno w ilości około 450 m³, 17 03 02 - asfalt w ilości około 4 Mg, 17 05 04 - gleba i ziemia w ilości około 800 Mg. Podane ilości są wytwarzanych odpadów są szacunkowe. Przy zachowaniu reżimu wykonania robót drogowych nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko.

Planowana inwestycja na etapie eksploatacji może wiązać się również z okresowym wytwarzaniem odpadów związanych z utrzymaniem i konserwacją nawierzchni drogi oraz ewentualnymi zdarzeniami losowymi na drodze. Z uwagi na specyfikację planowanego przedsięwzięcia, należy stwierdzić, że etap użytkowania przedmiotowej drogi powiatowej nie będzie stanowić znaczącego źródła powstawania odpadów. Odpady te będą przekazywane do zagospodarowania, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, uprawnionym podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia.

Zagospodarowanie odpadów powstających podczas budowy przedsięwzięcia będzie należało do obowiązków Wykonawcy robót, który będzie wytwórcą odpadów.

Do obowiązków wytwórcy należy:

- zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w czasie budowy,
- przedstawienie informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska (właściwego Urzędu Marszałkowskiego),
- gromadzenia w sposób selektywny powstających odpadów z zakazem mieszania odpadów niebezpiecznych z innymi niż niebezpieczne,
- gromadzenie poza sąsiedztwem rzeki „Rega” - min. bufor odległości 100 m,
- odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych,
- przekazanie odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów. Wykonawca może przekazywać osobom fizycznym odpady zestawione w rozporządzeniu z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym, nie będącym przedsiębiorcami, przedsiębiorcami dopuszczalnych metod ich odzysku.

7. Zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji.

Wpływ przedsięwzięcia na zdrowie ludzi na etapie budowy związany będzie bezpośrednio z prowadzeniem prac budowlanych, pracą sprzętu budowlanego, dowozem materiałów oraz lokalizacją zaplecza budowlanego.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nastąpi okresowe zwiększenie emisji spalin, z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pylenie z terenów objętych pracami demontażowymi i budowlanymi. Oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie powodowało długotrwałych uciążliwości – realizacji będzie trwał ok. 360 dni.

Ze względu na wycinkę drzew, będą zrealizowane nasadzenia kompensacyjne.

Biorąc pod uwagę konieczność przeprowadzenia robót oraz użycia do tego celu niezbędnego sprzętu należy stwierdzić, że nie ma możliwości ograniczenia emisji hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Emisje hałasu w fazie budowy będą miały charakter punktowy (pojedyncze maszyny) i okresowy, w czasie realizacji przedsięwzięcia.

Możliwością ograniczenia oddziaływania emisji hałasu do środowiska jest niedopuszczanie przez Wykonawcę robót do przeciążania sprzętu oraz do przeładowywania pojazdów, które w takim stanie emitują większe poziomy hałasu, aniżeli w czasie wykonywania standardowych funkcji oraz ograniczenie przejazdów pojazdów budowlanych.

Eksploracja projektowanego przedsięwzięcia będzie źródłem emisji hałasu do środowiska, który będzie pochodził od przejeżdżających pojazdów.

II. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:

1. Obszary wodno – błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek.

W odległości 17,5 m od granicy działki nr 1 obręb 5 miasta Łobez i 17,1 m od granicy z działką nr 128 obręb Unimie od planowanej inwestycji zlokalizowana jest rzeka Rega.

Z przedstawionych informacji wynika, że analizowane przedsięwzięcie przecina rzekę Regę. Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana w obrębie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

2. Obszary wybrzeży i środowisko morskie.

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego.

3. Obszary górskie lub leśne.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy działek nr: 88/4, 61, 55/2, 126, 121/25, 70/3 obręb 1 m. Łobez; 1, 233, 6 obręb 5 m. Łobez, 128, 118/13, 118/12, 118/11, 232, 116/9 obręb Unimie i 38/2, 38/3, 31/2 obręb Dalno, w gminie Łobez. Inwestycja w przeważającej części obejmuje teren istniejącego pasa drogowego, który przecina ciek wodny (rzekę Rega). Trasa drogi także na niewielkich fragmentach obejmuje tereny przyległe, użytkowane jako lasy, grunty orne, łąki i pastwiska.

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji nie występują obszary górskie.

4. Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

5. Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Przedmiotową inwestycję planuje się zlokalizować w granicach obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty (OZW) pn. „Dorzecze Regi” (kod PLH320049), który został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dorzecze Regi (kod PLH320049) (Dz.U. z 2022 r., poz. 85). Zgodnie z ww. rozporządzeniem przedmiotem ochrony w obszarze są siedliska przyrodnicze, gatunki roślin oraz ich siedliska, a także gatunki zwierząt inne niż ptaki oraz ich siedliska, o kodach takich jak: 3150 - starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki ze zbiorowiskami *Nympheion*, *Potamion*; 3160 - naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne; 3260 - nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*); 6510 - niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*); 7110* - torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe); 7120 - torfowiska wysokie zdegradowane, zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji; 7140 - torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*); 7230 - górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk; 9110 - kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*); 9130 - żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galioodorati-Fagenion*); 9160 - grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*); 9190 - kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*); 91D0* - bory i lasy bagienne (*Yaccinio uliginosi*

Betuletum pubescentis, *Yaccinio uliginosi* *Pinetum*, *Pinomugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne; 91E0* - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe; 1042 - zalotka większa; 1060 - czerwонецzyk nieparek; 1163 - głowacz białopłetwy; 1146 - koza; 1088 - kozioróg dębosz; 1096 - minóg strumieniowy, 1099 - minóg rzeczny; 1084 - pachnica dębowa; 5339 - różanka i 1106 - łosoś atlantycki. Ponadto, w Standardowym Formularzu Danych dla tego obszaru (data aktualizacji 2025-04), wymieniono siedlisko przyrodnicze o kodzie 7220 - źródłiska wapienne ze zbiorowiskami *Cratoneurion commutati*, które w wyniku planowanej nowelizacji również zostanie uwzględnione w ww. rozporządzeniu. Na dzień wydawania niniejszego postanowienia, dla ww. obszaru nie utworzono planu zadań ochronnych, jak również nie opracowano tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków zwierząt i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze.

Z inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych dla tego obszaru wynika, że rzeka Rega, przez którą przebiega analizowany odcinek drogi powiatowej, stanowi siedlisko przyrodnicze o kodzie 3260 - nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*) oraz siedlisko dla gatunków o kodzie: 1163 głowacz białopłetwy, 1146 koza, 1096 minóg strumieniowy, 1099 minóg rzeczny, 5339 różanka i 1106 łosoś atlantycki, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi” (kod PLH320049).

W oparciu o poradniki ochrony siedlisk Natura 2000 (wydawca: Ministerstwo Środowiska), a także przewodniki metodyczne Inspekcji Ochrony Środowiska w zakresie monitoringu siedlisk przyrodniczych ustalono, że zagrożeniem dla siedliska o kodzie 3260 jest: rozwój intensywnej gospodarki rolnej w zlewni, w szczególności wielkotowarowej hodowli zwierząt zanieczyszczającej glebę i wody gruntowe, prowadzenie uprawy roślin z zastosowaniem wysokich dawek łatwo wypłukiwanych z gleby nawozów i herbicydów; odprowadzanie nieoczyszczonych lub niedostatecznie oczyszczonych ścieków bytowo-gospodarczych do rzeki lub do gleby w dolinie (nawet z pojedynczych gospodarstw położonych nad rzeką); budowa zbiorników zaporowych na odcinkach rzek zajmowanych przez siedlisko oraz powyżej strefy jego występowania, a także podpiętrzanie rzek w tej strefie; niewłaściwe prowadzenie lub zaniechanie zabiegów pielęgnacji roślinności wodnej i brzegowej; prowadzenie gospodarki powodującej erozję wodną gleby, ze spłukiwaniem zawiesiny do cieków wodnych, w tym uprawa roślin okopowych na stokach i eksploatacji kopalin (piasków, żwirów i kredy) w dolinie z odprowadzeniem wód o wysokiej mętności do rzeki; prowadzenie zabiegów melioracyjnych w dolinie, przyczyniających się do ograniczenia zasobów lub jakości wód podziemnych lub wzrostu zróżnicowania sezonowego ich dopływu do koryta rzeki; kanalizacja koryta rzeczno, skutkująca ujednoliceniem struktury dna i ograniczeniem interakcji z wodami hyporeicznymi; zanieczyszczania koryta rzek odpadami stałymi. Natomiast w Poradniku ochrony siedlisk Natura 2000 (wydawca: Ministerstwo Środowiska) oraz w przewodniku metodycznym Inspekcji Ochrony Środowiska w zakresie monitoringu gatunków zwierząt, do zagrożeń dla ww. minogów, różanki i głowacza białopłetwego zaliczono m.in. zanieczyszczenie wód powierzchniowych, regulację cieków oraz brak drożności cieków. Zaś za zagrożenie dla łososa atlantyckiego uznano: zanieczyszczanie rzek, pozyskiwanie żwiru w korytach rzecznych, wycinanie drzew w górach, prace melioracyjne na tarliskach, nadmierną eksploatację, przegradzanie rzek. Z kolei zanieczyszczenia wód, przebudowa rzek, degradacja naturalnego środowiska są bezpośrednimi przyczynami zanikania kozy na terenie jej naturalnego rozsiedlenia.

Uwzględniając charakter przedsięwzięcia stwierdzono, że zakres prac przewidzianych do realizacji nie będzie źródłem wyżej wymienionych zagrożeń, prowadzących do niszczenia wskazanego siedliska przyrodniczego oraz stanowisk gatunków ryb i minogów, stanowiących przedmioty ochrony w tym obszarze Natura 2000. Należy zwrócić uwagę, że zaplanowane prace budowlane nie wiążą się z ingerencją w koryto rzeki, a tym samym nie spowodują zmian w środowisku przyrodniczym rzeki, ani pogorszenia jego obecnego stanu. W związku z powyższym zostaną zachowane warunki umożliwiające bytowanie organizmów wodnych w rzece Rega. Jak wskazano powyżej, zakres planowanych robót obejmie jedynie bezpośrednio sąsiedztwo cieku i ograniczy się jedynie do wykonania dowiązań projektowanej nawierzchni do istniejącej nawierzchni na obiekcie mostowym przebiegającym nad tą rzeką. Dzięki odmuleniu, wyprofilowaniu i oczyszczeniu rowów w sąsiedztwie rzeki Rega, wody te będą efektywniej oczyszczane, a tym samym stężenia zanieczyszczeń zawarte w spływach tych wód będą niższe niż dotychczas. Nadto, powstające na etapie realizacji niewielkie ilości ścieków bytowych, gromadzone będą w przenośnych sanitariatach i regularnie opróżniane przez uprawnione do tego podmioty. Zatem wykluczono ryzyko wpływu inwestycji na ww. przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000.

Podsumowując przedmiotowa inwestycja nie spowoduje negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz populację gatunków chronionych w obszarze Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi” (kod PLH320049). Mając powyższe na uwadze należy również uznać, że przedsięwzięcie pozostanie bez wpływu na pozostałe przedmioty ochrony tej formy ochrony przyrody, nie pogorszy integralności tego obszaru Natura 2000 i nie wpłynie na jego powiązanie z innymi obszarami sieci Natura 2000.

Wnioskowane przedsięwzięcie znajduje się również w obszarze krajowego korytarza ekologicznego pn. „Puszcza Goleniowska-Puszcza Koszalińska”. Z uwagi na lokalizację inwestycji w sąsiedztwie rzeki Rega, jeziora Unimskiego, lasów, pastwisk, łąk i gruntów ornych, nie można na tym terenie wykluczyć występowania drobnych ssaków.

W związku z powyższym, w celu minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na mniejszą faunę, nałożono na inwestora warunek zastosowania zabezpieczeń wykopów, w szczególności poprzez zastosowanie, np. pochylni umożliwiających samodzielne wydostanie się zwierząt lub zastosowanie ogrodzeń tymczasowych. Ponadto należy prowadzić regularne kontrole wykopów w celu uwolnienia zwierząt, które mimo zastosowanych zabezpieczeń zostaną w nich uwięzione. Mając na względzie, że zamierzenie inwestycyjne polega na rozbudowie i przebudowie istniejącego odcinka drogi powiatowej, a planowane roboty prowadzone będą w przeważającej części w granicach istniejącego pasa drogowego dróg publicznych i niewielkich fragmentów terenów przyległych stanowiących lasy, pastwiska, łąki i grunty orne, realizacja inwestycji nie będzie wiązała się z zajęciem nowych terenów ani z powstaniem nowych barier przestrzennych. W związku z powyższym nie przewiduje się naruszenia lokalnych tras migracji zwierząt, w tym ograniczenia dostępu do wód i swobody ich przemieszczania. Należy także podkreślić, że przedsięwzięcie nie będzie powodowało dodatkowej fragmentacji siedlisk, gdyż dotyczy istniejącego ciągu komunikacyjnego funkcjonującego w analizowanej przestrzeni. Zatem nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ciągłość ww. korytarza ekologicznego.

Wzdłuż analizowanego odcinka drogi powiatowej, po obu jego stronach, usytuowane są drzewa i krzewy. W związku z kolizją z projektowanym pasem drogowym i infrastrukturą towarzyszącą, realizacja przedsięwzięcia będzie związana z wycinką około 300 szt. drzew z gatunku: klon zwyczajny, klon jawor, topola osika, dąb szypułkowy, śliwa wiśniowa, sosna pospolita, topola balsamiczna, brzoza brodawkowata, jesion wyniosły, olsza czarna, lipa drobnolistna, topola kanadyjska, wierzba iwa, jesion pensylwański, grusza pospolita, wierzba

krucha, dąb bezszypułkowy i klon jesionolistny. Usunięciu ulegną również skupiska i samosiejki młodych drzew i krzewów na łącznej powierzchni do 1424 m². Podczas przeprowadzonych oględzin stwierdzono, że część drzew przeznaczonych do usunięcia charakteryzuje się złym stanem fitosanitarnym (ubytki próchnicze, uszkodzenia, czy posusz korony). Jedynie na dwóch drzewach przeznaczonych do usunięcia (oznaczonych nr 52 i 126), stwierdzono występowanie chronionego gatunku porostu, tj. odnożyce jesionową *Ramalina fraxinea*. W związku z czym inwestor planuje przy udziale wykwalifikowanego lichenologa przeprowadzenie zabiegu translokacji stwierdzonych plech odnożycy, na odpowiednie dla tego gatunku siedliska położone w pobliżu przebudowywanej drogi i poza zasięgiem jej oddziaływania. Niemniej na dokonanie przeniesienia lub zniszczenia okazów ww. roślin chronionych, należy uzyskać zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków roślin objętych ochroną gatunkową, zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przyrody.

W związku z planowaną wycinką drzew, krzewów oraz młodych podrostów drzew, inwestor planuje wykonanie nasadzeń zastępczych z wykorzystaniem gatunków rodzimych w stosunku co najmniej 2:1, tj. w liczbie nie mniejszej niż 600 szt. drzew. Niniejszym postanowieniem doprecyzowano, aby do nasadzeń zastosować sadzonki drzew, których obwody pni na wysokości 130 cm wynoszą minimum 12-14 cm oraz posiadają dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę, w celu zachowania żywotności dokonanych nasadzeń. Sadzonki drzew należy zabezpieczyć za pomocą palików lub osłon w celu ochrony przed uszkodzeniem mechanicznym. Dokonane nasadzenia zieleni należy pielęgnować przez okres co najmniej 3 lat, a w przypadku stwierdzonego braku zachowania ich żywotności, nasadzenia należy uzupełniać.

Drzewa należy posadzić w rejonie istniejącego pasa drogowego wzdłuż analizowanego odcinka drogi oraz terenów pozostających w dyspozycji inwestora, w miejscach, w których pozwalają na to warunki techniczne. Powyższe działanie będzie stanowiło środek minimalizujący wpływ przedsięwzięcia na bioróżnorodność oraz przyczyni się do odtworzenia i wzbogacenia lokalnych zasobów przyrodniczych.

Z kolei w celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki znajdujących się w obrębie obszaru inwestycji, tj. na terenie będącym placem budowy, nałożono warunek wykonania zabezpieczeń przed uszkodzeniami mechanicznymi, poprzez osłonięcie pni drewnianymi listwami, tkaniną jutową lub grubymi matami słomianymi lub trzcinowymi, z zachowaniem ostrożności podczas prac prowadzonych przy nabiegach korzeniowych, eliminując możliwość ich uszkodzenia. Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m. Po zakończeniu realizacji inwestycji zabezpieczenia drzew należy zdemontować nie dopuszczając do uszkodzeń drzew. Dodatkowo wskazano, aby miejsca składowania materiałów budowlanych oraz postoju ciężkiego sprzętu wyznaczać poza obrysem rzutu koron drzew.

W obrębie drzew przewidzianych do usunięcia stwierdzono miejsca lęgowe dziuplaków, tj. bogatek oraz dzięciołów średnich. Biorąc pod uwagę fakt, że wspomniane wyżej gatunki objęte są ochroną, przed przystąpieniem do realizacji inwestycji inwestor zobowiązany jest do uzyskania niezbędnych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących wobec gatunków chronionych, zgodnie z ustawą o ochronie przyrody. W celu zminimalizowania strat wynikających z utraty miejsc lęgowych awifauny, inwestor planuje zamontowanie budek lęgowych dla omitofauny na drzewach zlokalizowanych wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi powiatowej, nieprzeznaczonych do wycinki, a także - w miarę możliwości - na terenach przylegających do obszaru objętego wycinką. Przyjęto montaż 16 szt. budek lęgowych dla ptaków typu A oraz 10 szt. budek lęgowych dla ptaków typu B. Budki zostaną rozwieszone pod nadzorem specjalisty ornitologa, przed dokonaniem usunięcia drzew. Powyższe uwzględniono w warunkach niniejszego postanowienia. Dodatkowo wskazano, aby wszystkie

powieszone budki poddawać corocznie, w okresie od 16 października do końca lutego, jednokrotnemu czyszczeniu, niezbędnym naprawom i konserwacji, w tym wymianie na nowe w stosunku 1:1 w przypadku zużycia, przez okres 10 lat od dnia ich powieszenia. Jednocześnie niniejszym postanowieniem zobowiązano inwestora do przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków, co ma na celu ograniczenie ryzyka płoszenia osobników awifauny w trakcie wyprowadzania lęgów oraz umożliwienie wyprowadzenia młodych z gniazda.

Na podstawie waloryzacji przyrodniczej gminy Łobez (Szczecin, 2020 r.), ustalono, że w obrębie przebudowywanego i rozbudowanego pasa drogowego zlokalizowanego w miejscowości Unimie, znajduje się brzoza, w której stwierdzono obecność kolonii rozrodczej nietoperzy. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się usunięcia tego drzewa. W trakcie kontroli pozostałych drzew dziuplastych nie stwierdzono obecności kolonii rozrodczych i innych schronień nietoperzy. Jednakże nie można wykluczyć występowania siedlisk nietoperzy w obrębie drzew przeznaczonych do wycinki, gdyż posiadają one naturalne oraz wtórne ubytki, takie jak dziuple, pęknięcia kory, czy wypróchnienia, które mogą stanowić potencjalne miejsca schronienia dziennego lub zimowania tych gatunków. Biorąc powyższe pod uwagę zobowiązano inwestora do podjęcia działań mających na celu ograniczenie wpływu planowej inwestycji na tę grupę zwierząt. Przed wycinką, drzewa dziuplaste i o pierśnicy przekraczającej 150 cm, należy skontrolować pod nadzorem chiropetrologicznym pod kątem występowania stanowisk nietoperzy. Kontrolę zajęcia siedlisk należy przeprowadzić nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem ww. prac. W przypadku stwierdzenia obecności kryjówek zimowych nietoperzy, wycinkę drzew należy wstrzymać do zakończenia okresu hibernacji i opuszczenia tych kryjówek przez nietoperze.

Z ww. opracowania przyrodniczego wynika również, że położone w sąsiedztwie przedmiotowego szlaku komunikacyjnego jezioro Unimskie (poza pasem drogowym), stanowi siedlisko przyrodnicze o kodzie 3150 - starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*. Należy podkreślić, że ww. siedlisko przyrodnicze położone jest poza obszarem sieci Natura 2000, a tym samym nie jest chronione w jej ramach, gdyż sieć ta obejmuje tylko formalnie wyznaczone obszary mające znaczenie dla ochrony Wspólnoty Europejskiej. W oparciu o poradnik ochrony siedlisk Natura 2000 (wydawca: Ministerstwo Środowiska), a także przewodnik metodyczny Inspekcji Ochrony Środowiska w zakresie monitoringu siedlisk przyrodniczych ustalono, że do zagrożeń dla siedliska o kodzie 3150 zalicza się m.in.: zmianę składu gatunkowego (sukcesję), zabudowę rozproszoną, odpadki i odpady stałe, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych, susze, zmniejszanie opadów, rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem, formy polowania, łowienie ryb i kolekcjonowanie. Należy wskazać, że zakres prac związanych z przedmiotowym przedsięwzięciem nie wiąże się ze zmianą składu gatunkowego siedliska wodnego o kodzie 3150, w tym z realizacją zabudowy rozproszonej, wprowadzaniem zanieczyszczeń powstających z działalności gospodarstw domowych, rolniczej i leśnej, w tym z prowadzeniem polowań, łowieniem ryb i kolekcjonowaniem. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi, na odcinku zlokalizowanym w sąsiedztwie przedmiotowego zbiornika wodnego, będzie odbywało się, jak dotychczas, do istniejących rowów przydrożnych. Dzięki odmuleniu, wyprofilowaniu i oczyszczeniu rowów, wody te będą efektywniej oczyszczane, a tym samym stężenia zanieczyszczeń zawarte w spływach tych wód będą niższe niż dotychczas. Zatem skala zaplanowanych prac i etap funkcjonowania przedmiotowej drogi powiatowej nie pogorszy obecnego stanu tego zbiornika.

W celu ograniczenia kolizji z udziałem owadów, nietoperzy i ptaków, wynikających z przyciągania owadów do źródeł światła na etapie eksploatacji drogi, w niniejszym postanowieniu wskazano konieczność zastosowania lamp emitujących światło o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, z zalecaną temperaturą barwową poniżej 3000 K (wskazane jest zastosowanie lamp niskosodowych lub ewentualnie innych typów z kloszami szklanymi, nie dopuszcza się zastosowania lamp rtęciowych), o jak najniższym natężeniu światła, z odpowiednio ukształtowanymi kloszami (z zamkniętą obudową) kierującymi światło na drogę i zapobiegającymi nadmiernemu rozpraszaniu światła poza jezdnię. Na etapie eksploatacji oświetlenie drogowe należy ukierunkować tak, aby bezpośredni rozsył strumienia świetlnego nie przekraczał granic pobocza drogi +/- 2 m. Czas funkcjonowania oświetlenia należy dostosować do naturalnych warunków świetlnych panujących w danym okresie kalendarzowym.

Zamierzenie inwestycyjne na niewielkich fragmentach przebiega przez tereny leśne oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Jednakże, z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie nie wiąże się z koniecznością usunięcia drzewostanu leśnego, nie przewiduje się istotnego oddziaływania na ten komponent środowiska.

Obszar objęty przedmiotowym wnioskiem i jego otoczenie fragmentarycznie położone jest w granicach krajobrazu priorytetowego o kodzie 32-314.44-53 oraz o kodzie 32-314.44-4, określonym w Audycie krajobrazowym województwa zachodniopomorskiego, powołanym uchwałą Nr XIII/187/25 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 18 grudnia 2025 r. w sprawie Audytu krajobrazowego województwa zachodniopomorskiego, jako krajobraz pn. „Dolina Regi”, typ „Bagiennno-łąkowe - głównie bezleśne”, podtyp 2a. „Z udziałem ekstensywnie użytkowanych łąk”, a także jako krajobraz pn. „Unimie”, typ „Wiejskie”, podtyp 6c „Z przewagą mozaikowo rozmieszczonych użytków rolnych tworzących małe pola”. Należy zwrócić uwagę, że planowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej realizowane będzie głównie w istniejącym śladzie pasa drogowego. Jedynie lokalnie przewiduje się zajęcie niewielkich fragmentów terenów przyległych, stanowiących lasy, grunty orne, pastwiska i łąki.

Realizacja inwestycji nie spowoduje zmian w dominującym sposobie użytkowania terenu, nie doprowadzi do zaniku mozaikowego układu użytków rolnych ani ograniczenia powierzchni ekstensywnie użytkowanych łąk w stopniu mogącym wpłynąć na charakter krajobrazu. Ponadto, przedmiotowa inwestycja nie będzie stanowiła nowego elementu dysharmonizującego przestrzeń, gdyż dotyczy istniejącego ciągu komunikacyjnego. Jak wskazano powyżej, rozbudowa i przebudowa przedmiotowego odcinka drogi powiatowej przyczyni się do poprawy warunków akustycznych i sanitarnych, a tym samym przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla krajobrazów priorytetowych ani wpisywało się w katalog zagrożeń zidentyfikowanych dla tych obszarów. Stwierdzono zatem, że inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na walory krajobrazowe przedmiotowego obszaru.

6. Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

7. Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że projektowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

8. Gęstość zaludnienia.

Inwestycja w przeważającej części obejmuje teren istniejącego pasa drogowego, który przecina ciek wodny (rzekę Rega). Trasa drogi także na niewielkich fragmentach obejmuje tereny przyległe, użytkowane jako działki drogowe, zabudowa zagrodowa i mieszkaniowa, zbiornik wodny, grunty orne, pastwiska, łąki oraz lasy.

9. Obszary przylegające do jezior.

Projektowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane w odległości około 40 m od jeziora Unimskiego.

10. Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenie uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowskiej.

11. Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe.

Odnosząc się do zagadnień związanych ze środowiskiem gruntowo-wodnym należy wskazać, że teren, na którym będzie realizowana inwestycja znajduje się na terenie zlewni jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) *Rega od Kłępnicy do Ukleji* kod: RW6000114259 oraz zlewni jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) PLGW60008.

JCWP *Rega od Kłępnicy do Ukleji* to naturalna część wód, charakteryzująca się złym stanem ogólnym, którą określono jako zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [10, MMI, EFI+PL/ IBI_PL]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Rega w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników (benzo(a)piren(w)) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Termin osiągnięcia celu środowiskowego został wyznaczony do 2027 r., substancje priorytetowe wprowadzone dyrektywą 2013/39/UE - do 2039 r. Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: fluoranten(w), bromowane difenyletery(b), rtęć(b), heptachlor(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w PGW w kolumnie pn. „Warunki naturalne uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych w perspektywie do końca 2027 r. (lub roku 2039 - dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE)”) a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE -

brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w karcie JCWP w zestawach działań). Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: IO, MMI, EFI+PL/ IBI_PL; benzo(a)piren(w). Jest to spowodowane czynnikami wskazanymi w zestawie kolumn pn. „Wskazanie dominującego rodzaju presji determinujących stan wód”, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze (określone w kolumnie pn. „Potrzeba społeczno-ekonomiczna zaspokajana przez źródło presji antropogenicznej determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych”) i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb.

Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań w karcie JCWP). Dla danej JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Natomiast ww. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym i nie jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tej JCWPd.

Poza tym, po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 „ustawy oos”, stwierdzam, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Ponadto planowane przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem (ponadlokalnym).

Biorąc pod uwagę sposób prowadzenia gospodarki wodno - ściekowej, a także proponowane rozwiązania w zakresie ochrony środowiska gruntowo - wodnego w trakcie eksploatacji inwestycji stwierdzono, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowe, a tym samym nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami, jak również nie nastąpi pogorszenie stanu biologicznego, chemicznego wód powierzchniowych.

III. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt I i II. oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

1. Zasięgu oddziaływania, obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać.

Z informacji przedłożonych w „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” wynika, że planowana inwestycja zlokalizowana będzie na terenie sąsiadującym bezpośrednio z działkami drogowymi, zabudową zagrodową i mieszkaniową, gruntami ornymi, pastwiskami, łąkami oraz lasami. W odległości około 40 m od przedmiotowego szlaku drogowego znajduje się jezioro Unimskie.

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji będzie miał charakter lokalny i ograniczony będzie głównie do miejsca realizacji przedmiotowej inwestycji oraz do działek sąsiednich. Z uwagi na charakter planowanego przedsięwzięcia, wprowadzono warunki realizacji przedsięwzięcia, zwłaszcza w fazie budowy. Na etapie eksploatacji planowanej inwestycji nie przewiduje się występowania negatywnych oddziaływań na tereny sąsiadujące.

2. Transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

Ze względu na charakter, zakres oraz znaczną odległość przedsięwzięcia od granic Rzeczypospolitej Polskiej, nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania projektowanej inwestycji na środowisko.

3. Charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem, obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania.

Zarówno wielkość, jak i złożoność oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia ograniczone zostanie głównie do terenu projektowanego zamierzenia inwestycyjnego oraz do działek sąsiadujących. Na etapie realizacji przewiduje się wzrost obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej, które ustąpi wraz z ukończeniem prac budowlanych.

Na etapie eksploatacji z uwagi na położenie, charakter, skalę oddziaływania zamierzenia inwestycyjnego wnioskuje się, że analizowane przedsięwzięcie nie będzie wywierało znaczącego wpływu na ludzi oraz środowisko przyrodnicze oraz nie spowoduje znaczącego obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej.

4. Prawdopodobieństwa oddziaływania.

Wykonywanie prac budowlanych może się wiązać z okresowymi uciążliwościami dla otoczenia w postaci emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeń powietrza (spaliny i pylenie), związanymi z pracą maszyn budowlanych i środków transportu. Przy odpowiedniej, standardowej organizacji robót budowlanych, uciążliwości te nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych. Zagrożenia dla środowiska ocenia się więc jako nieprzekraczające norm, o charakterze okresowym.

5. Czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływań.

Na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji, oddziaływania na środowisko i ludzi będą miały charakter lokalny, odwracalny, powodujący wzrost emisji zanieczyszczeń hałasu i spalin, odnosi się to zwłaszcza do etapu realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnych oddziaływań na tereny sąsiadujące.

6. Powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji ustalono, że w okresie realizacji planowanego przedsięwzięcia na terenie objętym inwestycją oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie będą prowadzone inne inwestycje mogące powodować kumulację oddziaływań.

7. Możliwości ograniczenia oddziaływania.

Działania mające na celu zapobieganie i zmniejszanie szkodliwych oddziaływań na środowisko przedsięwzięcia w fazie budowy to:

- stosowanie sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym, z którego nie następują ubytki płynów lub powodującego nadmierną emisję gazów i pyłów oraz hałasu, - ograniczanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym,
- systematyczna, selektywna zbiórka odpadów z placu budowy, która pozwoli na zabezpieczenie środowiska przed zanieczyszczeniem tymi odpadami,
- czyszczenie tras dojazdu na teren budowy tak, aby nie tworzyła się na nich warstwa błota z kół pojazdów opuszczających teren budowy,
- transport materiałów sypkich, mas bitumicznych należy prowadzić pod przykryciem plandeką, - składowanie materiałów sypkich (np. mas ziemi, kruszywa, piasku itp.) musi być prowadzone w sposób uniemożliwiający rozproszenie składowanego materiału,
- ścieki socjalno — bytowe muszą być wywożone z placu budowy przez wyspecjalizowane firmy,
- wykopy muszą być zabezpieczone przed możliwością wpadnięcia zwierzyny,
- roboty ziemne muszą być prowadzone w taki sposób, aby nie doszło do zanieczyszczeń wód powierzchniowych i podziemnych. Plac budowy musi być oznakowany, - roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej,
- tankowanie pojazdów oraz ich naprawa muszą odbywać się poza terenem inwestycji, - należy przestrzegać zasad bhp podczas prowadzenia prac budowlanych.

Przedłożone materiały, dotyczące planowanej inwestycji oraz dane na temat elementów przyrodniczych środowiska, objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pozwoliły ocenić jego oddziaływanie na środowisko oraz formy ochrony przyrody.

Przeprowadzona analiza, uwzględniająca łącznie uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2026 r., poz. 670), pozwala na zajęcie stanowiska, że nie występuje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Rodzaj, skala oraz lokalizacja inwestycji, nie wskazują na możliwość przekroczenia obowiązujących norm w zakresie ochrony środowiska pod warunkiem zastosowaniu rozwiązań opisanych w przedłożonej dokumentacji.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się w myśl przepisów art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska do przedsięwzięć o ryzyku wystąpienia poważniej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.

Zastosowanie wszystkich rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych opisanych w „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” oraz w uzupełnieniach do niej, zamknie oddziaływanie planowanej inwestycji w granicach działki, na której będzie ona zlokalizowana.

Zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczone do inwestycji, dla których można wyznaczyć obszar ograniczonego użytkowania.

Biorąc pod uwagę planowany rodzaj i zakres inwestycji, a także ww. przesłanki, nie stwierdza się potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Stosownie do art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego, zawiadomiono strony postępowania o możliwości zapoznania się z kompletem materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie oraz zgłaszania uwag i wniosków. Na każdym etapie przedmiotowego postępowania stronom zapewniono czynny udział w postępowaniu. Przed wydaniem decyzji poinformowano strony o możliwości złożenia wyjaśnień i żądań. Strony nie wniosły uwag i wyjaśnień w trakcie trwania postępowania. W tym stanie rzeczy należało orzec, jak na wstępie.

W oparciu o art. 86 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ((j.t. Dz. U. z 2026 r., poz. 670), decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz przyjmujący zgłoszenia, o których mowa w art. 72 ust. 1a.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Szczecinie, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszej decyzji.
2. 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, że 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.

W załączeniu:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Z UPOWAŻNIENIA BURMISTRZA ŁOBZA
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Otrzymują:

- 1) Zarząd Dróg Powiatowych, ul. Niepodległości 35, 73-150 Łobez.
- 2) Strony postępowania, zgodnie z art. 74 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 (j.t. Dz. U. z 2026 r., poz. 670) oraz art. 49 kpa, zawiadamia się o wydawanych dokumentach w powyższej sprawie obwieszczeniem Burmistrza oraz na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Łobzie i tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łobzie i Sołectwa Unimie.
- 3) aa. (IK).

Do wiadomości:

- 1) Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie, ul. 1 Maja 36, 75-800 Koszalin.
- 2) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Niepodległości 66, 73-150 Łobez.
- 3) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Gryficach, ul. Niekładzka 9, 72-300 Gryfice.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja obejmuje przebudowę i rozbudowę drogi powiatowej nr 4323Z na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Łobzie do początku miejscowości Unimie. Długość odcinka drogi planowanego do przebudowy i rozbudowy wynosi 3,752 km. W zakresie jezdni drogi powiatowej przewiduje się jej częściową rozbiórkę i wykonanie nowej konstrukcji jezdni. Teren objęty przedsięwzięciem obejmuje działki o nr ew. 55/2 obręb 1 miasta Łobez, 1 obręb 5 miasta Łobez, 128 obręb Unimie, 118/13 obręb Unimie, 61 obręb 1 miasta Łobez, nr 88/4 obręb 1 miasta Łobez, 126 obręb 1 miasta Łobez, 121/25 obręb 1 miasta Łobez, 70/3 obręb 1 miasta Łobez, 233 obręb 5 miasta Łobez, 6 obręb 5 miasta Łobez, 118/12 obręb Unimie, 118/11 obręb Unimie, 38/2 obręb Dalno, 38/3 obręb Dalno, 31/2 obręb Dalno, 232 obręb Unimie, 116/9 obręb Unimie.

Końcowy odcinek inwestycji, tuż przed miejscowością Unimie przebiega przez Specjalny Obszar Ochrony Natura 2000 o nazwie „Dorzecze Regi” PLH320049. W odległości 17,5 m od granicy działki nr 1 obręb 5 miasta Łobez i 17,1 m od granicy z działką nr 128 obręb Unimie od planowanej inwestycji zlokalizowana jest rzeka Rega.

Planowana inwestycja polega na przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 4323Z na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Łobzie do początku miejscowości Unimie. Przewiduje się wykonanie bitumicznej nawierzchni jezdni drogi powiatowej. Przedsięwzięcie projektowane jest w śladzie istniejącej drogi powiatowej. W chwili obecnej obszar wchodzący w zakres opracowania stanowi zdewastowaną drogę powiatową o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni istniejącej drogi powiatowej wynosi od 4,5 do 6,2 m. W stanie istniejącym wzdłuż jezdni zlokalizowane są lokalne chodniki. Wzdłuż drogi zlokalizowane są istniejące zjazdy wykonane z betonowej kostki brukowej, betonu cementowego z bruku kamiennego oraz kruszywa. Odwodnienie analizowanej drogi odbywa się powierzchniowo bezpośrednio w przyległy teren oraz do istniejącego systemu kanalizacji deszczowej w miejscowości Łobez. Dotychczasowe użytkowanie terenu nie zmieni się oprócz użytkowania części działek wydzielonych pod inwestycję procedurą ZRiD oznaczonych jako grunty orne, nieużytki i łąki.

W związku z planowaną inwestycją przewiduje się częściową rozbiórkę i wykonanie nowej konstrukcji istniejącej nawierzchni jezdni, nową konstrukcję chodników, drogi dla pieszych i rowerów, miejsc postojowych, poszerzenia jezdni, opasek, zjazdów, wykonanie spowalniaczy na wlotach do miejscowości Łobez i Unimie w postaci dwóch wysepek kanalizujących ruch oraz powodujących konieczność zmniejszenia nadmiernej prędkości przed wjazdem do miejscowości. W ramach inwestycji przewiduje się także wymianę istniejących zniszczonych krawężników, obrzeży, ustawienie balustrady U-11a, ustawienie barier ochronnych drogowych, regulację pionową zaworów i studni wodociągowych, regulację pionową studni telekomunikacyjnych, regulację pionową studni sieci kanalizacji sanitarnej, regulację pionową studni sieci kanalizacji deszczowej, regulację pionową zaworów i studni sieci gazowej, przebudowę istniejących przepustów, budowę przepustów, zabezpieczenie istniejących sieci rurami ochronnymi, wycinkę kolidujących z inwestycją drzew i krzewów.

Ponadto przewiduje się budowę i przebudowę systemu oświetlenia ulicznego, ustawienie znaku aktywnego „radar”, budowę kanalizacji deszczowej, usunięcie kolizji z istniejącymi sieciami, przebudowę istniejącej sieci teletechnicznej kolidującej z inwestycją, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego. W projekcie przyjęto średnią grubość usunięcia warstwy humusu wynoszącą 30 cm.

Przewidywany czas realizacji inwestycji 360 dni. W ramach przedsięwzięcia nie będą przeprowadzane odwodnienia.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w zakresie:

- przebudowy na dz. nr ew. 55/2 obręb 1 miasta Łobez, 1 obręb 5 miasta Łobez, 128 obręb Unimie, 118/13 obręb Unimie, 61 obręb 1 miasta Łobez,
- rozbudowy na nr 88/4 obręb 1 miasta Łobez, 126 obręb 1 miasta Łobez, 121/25 obręb 1 miasta Łobez, 70/3 obręb 1 miasta Łobez, 233 obręb 5 miasta Łobez, 6 obręb 5 miasta Łobez, 118/12 obręb Unimie, 118/11 obręb Unimie, 38/2 obręb Dalno, 38/3 obręb Dalno, 31/2 obręb Dalno, 232 obręb Unimie, 116/9 obręb Unimie.

Zgodnie z założeniami projektowymi rozbudowę drogi powiatowej przewiduje się dla następujących parametrów technicznych:

- droga klasy „Z” (zbiorcza),
- prędkość do projektowania V_{dp} 50 km/h,
- podstawowa szerokość jezdni 5,80 m – 6,00 m,
- podstawowa szerokość pasa ruchu 2,90 m – 3,00 m,
- szerokość poboczy 1,00 m,
- szerokość chodników w świetle min. 1,80 m,
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów 3,00 m,
- szerokość miejsc postojowych 2,50 m,
- kategoria ruchu KR2,
- kryteria obliczenia poszerzeń na łukach 60/R.

Odwodnienie jezdni, chodników, drogi dla pieszych i rowerów, miejsc postojowych, poszerzenia jezdni, opasek, zjazdów, spowalniaczy na wlotach do miejscowości Łobez i Unimie w postaci dwóch wysepek kanalizujących planowanej przebudowy i rozbudowy drogi powiatowej nr 4323Z na odcinku od skrzyżowania z ulicą Chopina w Łobzie do początku miejscowości Unimie zapewnione jest przez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Woda odprowadzana zostanie powierzchniowo bezpośrednio w przyległy teren, do rowów drogowych przyległych do drogi oraz poprzez projektowaną kanalizację deszczową z odprowadzeniem do istniejącej kanalizacji deszczowej. W wyniku realizacji inwestycji zmieni się sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia, ponieważ część wód ujęta zostanie w system kanalizacji deszczowej. Przewidywana ilość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych do kanalizacji na etapie eksploatacji drogi wyniesie ok. 4302 m³/rok.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się:

- przebudowę przepustu w ok. km 2 + 547 (przepust 2 x 0800 mm) - rozebranie przepustu betonowego i wykonania przepustu z HDPE 2 x 0800 mm odpowiedniej długości lub podjęcie robót związanych z utrzymywaniem istniejącego przepustu. Nie przewiduje się zmiany średnicy przepustu,
 - przebudowę przepustu w ok. km 2 + 708 (przepust 0800 mm) - rozebranie przepustu betonowego i wykonania przepustu z HDPE 0800 mm odpowiedniej długości lub podjęcie robót związanych z utrzymywaniem istniejącego przepustu. Nie przewiduje się zmiany średnicy przepustu,
- budowę lub przebudowę przepustów pod zjazdami. Do budowy i przebudowy przepustów pod zjazdami zastosowane zostaną rury betonowe 500 mm. W miejscu, gdzie w stanie istniejącym w związku z przebudową i rozbudową drogi nie ma konieczności stosowania przepustów pod zjazdami, zostaną one zlikwidowane. Parametry techniczne tj. długość i zagłębienie przepustów pod zjazdami oraz ich szczegółowa lokalizacja zostaną określone na etapie projektu oraz w planowanym do opracowania operacie wodnoprawnym.