

DECYZJA 11/2026**o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 80 ust. 1 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, zm. z 2023 r.: poz. 1688 i 1890 oraz z 2026 r.: poz. 1097 i 1157) 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 27.01.2026 r. (data wpływu 29.01.2026 r.), uzupełniony dnia 13.02.2026 r. Pana Ryszarda Kowalskiego – „DIM” – Pracownia Projektowa Dróg i Mostów, 71-468 Szczecin, ul. Sosnowa 6 F, działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 05.08.2024 r. Województwa Zachodniopomorskiego - Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, z siedzibą w Koszalinie przy ul. Szczecińskiej 31 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody, na realizację przedsięwzięcia pn.:

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku Świdwin – Łobez – etap II B”**orzekam**

- I. Odstąpić od nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku Świdwin – Łobez – etap II B.”**
- II. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko gruntowo-wodne:**
 1. 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;
 2. 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 w odległości min. 50 m;

3. niezbędne prace porządkowe terenu i budowlane prowadzić zgodnie z zasadami sztuki budowlanej w sposób minimalizujący zagrożenia dla okolicznego środowiska;
4. w celu zabezpieczenia cieków przed zanieczyszczeniem miejsce rozbiórki mostu nad rzeką Regą oraz rzeką Starą Regą należy osłonić, wykonując odpowiednie elementy osłonowe podwieszone do obiektu lub mocowane do specjalnie wykonywanych rusztowań;
5. podczas prac związanych z budową nowych obiektów inżynierskich wykluczyć wykonywanie w wodzie i nad wodą prac polegających na malowaniu i impregnacji konstrukcji lub zabezpieczeniu przed korozją;
6. 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;
7. 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;
8. 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);
9. zaplecze budowy należy zaopatrzyć w przenośne zbiorniki wybieralne do gromadzenia ścieków bytowych, które będą wywożone przez uprawniony podmiot;
10. zabrania się wylewania olejów oraz innych substancji niebezpiecznych do gruntu;
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. wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych przed ewentualnym odprowadzeniem do sieci kanalizacji deszczowej, należy poddać niezbędnym procesom podczyszczającym w separatorze substancji ropopochodnych;
13. wody opadowe i roztopowe z terenów nieutwardzonych, nienarażone na zanieczyszczenia odprowadzać na tereny zielone w granicach przedmiotowej nieruchomości gruntowej;
14. 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. W ramach inwestycji wybudować:
 - a) drogę wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o następujących parametrach technicznych:
 - klasa drogi - G,
 - kategoria ruchu - KR3,
 - szerokość jezdni w terenie zabudowanym: 6,5 m + poszerzenia na łukach poziomych,
 - szerokość jezdni na szlaku: 7,0 m + poszerzenia na łukach poziomych,
 - szerokość pobocza: 1,25 m,
 - szerokość chodnika: 2,0 m,
 - szerokość ciągu pieszo-rowerowego: do 3,0 m,
 - szerokość zatoki autobusowej: 3,0 m,
 - szerokość opaski: 0,58 m,
 - prędkości projektowe: $V_p = 50$ km/h dla terenu zabudowanego ($V_m = 60$ km/h) i $V_p = 70$ km/h poza terenem zabudowy ($V_m = 90$ km/h);
 - b) nowy obiekt mostowy na rzece Stara Rega - w miejscu istniejącego obiektu mostowego, z zachowaniem dotychczasowych podstawowych parametrów geometrycznych obiektu, w tym:
 - długość całkowita ze skrzydłami: około 20,74 m,
 - długość przęsła: około 11,94 m,
 - szerokość całkowita mostu: około 11,54 m,
 - szerokość jezdni na obiekcie: 7,00 m,
 - rezerwa na ścieżkę rowerową: 2,50 m,
 - opaska techniczna: 1,25 m,
 - światło poziome: 10,94 m,
 - światło pionowe: 4,25 m,
 - rzędna spodu konstrukcji: około 77,08 m n.p.m.,
 - rzędna w osi mostu: około 77,94 m n.p.m.,
 - kąt skrzyżowania z osią jezdni: 90° .
2. W obrębie istniejącego mostu na rzece Redze przeprowadzić wyłącznie prace remontowo-naprawcze konstrukcji i elementów obiektu mostowego, z zachowaniem dotychczasowych parametrów geometrycznych mostu.
3. Przy zabudowie zlokalizowanej w najbliższym sąsiedztwie pasa drogowego nawierzchnię drogi wykonać w technologii ograniczającej natężenie hałasu związanego z ruchem samochodowym - z mieszanki SMA8, co najmniej na następujących odcinkach drogi:
 - w km 0+037,82 + 1+502,
 - w km 2+509 + 2+621,
 - w km 6+517 + 6+773,
 - w km 7+063 + 7+925.
4. Prace budowlano-montażowe i rozbiórkowe oraz transport materiałów budowlanych i rozbiórkowych prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 - 22.00.
5. Planowaną wycinkę drzew i krzewów prowadzić jedynie w niezbędnym zakresie, tj. w ilości do 866 drzew oraz krzewów o łącznej powierzchni do 347 m² i skupisk podrostów drzew o łącznej powierzchni do 350 m².
6. Wycinkę drzew i krzewów oraz prace przygotowawcze do przebudowy mostu nad rzeką Regą przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków występujących na analizowanym terenie.

7. Dokonać przeglądu chiropterologicznego drzew bezpośrednio przed planowaną wycinką w celu wykluczenia obecności (np. hibernacji) nietoperzy. W przypadku stwierdzenia obecności nietoperzy w obrębie drzew przeznaczonych do usunięcia, wycinkę przeprowadzić dopiero po opuszczeniu dziupli przez ww. zwierzęta.
8. Zamontować budki dla nietoperzy, w ilości co najmniej 20 szt., na drzewach rosnących w pobliżu przeznaczonych do wycinki drzew, w których stwierdzono nietoperze.
9. Drzewa, które nie zostały przeznaczone do wycinki, a rosną w zasięgu prowadzonych prac, należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami, np. stosując maty osłonowe. Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m. Po zakończeniu realizacji inwestycji zabezpieczenia drzew należy zdemontować, nie dopuszczając do uszkodzeń drzew.
10. Na czas przerw roboczych zabezpieczyć wszelkie zagłębienia i wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt. Regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich zwierząt. Wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, należy przenieść w bezpieczne miejsce, zgodnie z przepisami prawa oraz pod nadzorem przyrodniczym.
11. Zaplecze budowy, miejsce postoju sprzętu budowlanego i pojazdów oraz magazynowania odpadów zlokalizować w możliwie największej odległości od terenów zabudowy mieszkaniowej, a także w odległości co najmniej 50 m od miejsc cennych przyrodniczo, w tym od siedlisk przyrodniczych, terenów o płytkim występowaniu wód gruntowych, doliny rzeki Regi i Starej Regi, obniżenia terenu przy cieku o nazwie Kanał Przybysław (przy wjeździe do miasta Świdwin), obszaru Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi”, terenach leśnych, a także poza obrysem rzutu koron drzew.
12. Zaplecze budowy oraz miejsca postoju sprzętu budowlanego i pojazdów, a także miejsca magazynowania materiałów i odpadów zabezpieczyć przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego poprzez uszczelnienie materiałami izolacyjnymi (np. geomembraną).
13. Tankowanie maszyn oraz ewentualną naprawę sprzętu budowlanego prowadzić poza terenem inwestycji, w miejscach do tego przystosowanych (tj. odpowiednio na stacjach tankowania pojazdów oraz w punktach naprawy pojazdów).
14. Teren budowy wyposażać w środki zabezpieczające przedostanie się szkodliwych substancji do ziemi (sorbenty o odpowiedniej chłonności), które należy stosować natychmiastowo w przypadku ewentualnego rozlewu substancji ropopochodnych z maszyn i pojazdów, a ze zużytymi środkami do neutralizacji rozlanych substancji postępować jak z odpadem niebezpiecznym.
15. W celu zabezpieczenia koryt rzecznych przed przedostaniem się do niej gruzu i innych odpadów/materiałów z przebudowy obiektu mostowego na Redze oraz rozbiórki i budowy mostu na Starej Redze, w trakcie prowadzenia prac należy zastosować szczelne ekrany uniemożliwiające przemieszczanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń lub stosować inne skuteczne rozwiązania, jak np. pomosty, siatki o drobnych oczkach, rękawy lub zasłony geotekstylne, zapory sorpcyjne, kurtyny przeciwwanieczyszczeniowe itp.
16. Podpory nowego obiektu mostowego na Starej Redze wybudować poza korytem rzeczonym, zapewniając przepływ biologiczny cieku.
17. Prace związane z przebudową obiektów mostowych i umacnianiem brzegów rzeki Regi i Starej Regi prowadzić poza terminami ciągów tarłowych minogów i ryb łososiowatych

bytujących w wodach tych rzek, tj. w terminach:

- od początku grudnia do końca lutego,
- od początku lipca do końca sierpnia.

18. Dno rzeki Regi i Starej Regi pozostawić w stanie naturalnym, bez wzmocnienia. Dopuszcza się umocnienie brzegów tych rzek z wykorzystaniem naturalnych materiałów, w tym palisady drewnianej.
19. Projektowany zbiornik retencyjny wygrodzić ogrodzeniem z siatki stalowej ocynkowanej o wysokości około 2,5 m, wyposażonym w bramę umożliwiającą prowadzenie prac eksploatacyjnych i utrzymaniowych. Dolną część ogrodzenia zabezpieczyć dodatkowo przed dostępem małych zwierząt za pomocą szczelnych, litych płotków ochronnych, wykonanych z odpowiednio profilowanego tworzywa sztucznego lub prefabrykatów betonowych, zintegrowanych z ogrodzeniem, z przewieszka o długości minimum 10 cm odgiętą pod kątem 45-90° w kierunku otaczającego terenu.
20. Dokonać nasadzeń zastępczych za wycięte drzewa sadzonkami rodzimych gatunków drzew, dostosowanych do warunków siedliskowych oraz charakteru krajobrazu, a także mogących w przyszłości stanowić siedliska chronionych gatunków porostów (jesiony, klony, dęby, lipy), w liczbie co najmniej równej liczbie drzew usuniętych. Sadzonki powinny mieć na wysokości 130 cm obwód wynoszący co najmniej 12-14 cm, aby w możliwie najkrótszym czasie mogły pełnić takie same funkcje, jak drzewa usunięte. Posadzone drzewa przez co najmniej 3 lata należy pielęgnować, a w razie obumarcia zastąpić nowym egzemplarzem. Nasadzeń należy dokonać w zakresie możliwym do realizacji wzdłuż analizowanego odcinka drogi, w sposób mający na celu odtworzenie alejowego charakteru drzew w pasie drogowym.
21. Prace inwestycyjne prowadzić pod nadzorem przyrodniczym - w którego składzie znajdować się będą osoby z udokumentowanym doświadczeniem w zakresie oceny środowiska przyrodniczego. Do obowiązków nadzoru przyrodniczego będzie należał ogólny nadzór nad prowadzeniem prac budowlanych, a w szczególności:
 - a) podjęcie odpowiednich działań przewidzianych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody - w przypadku stwierdzenia zagrożenia prowadzenia prac dla chronionych gatunków flory i fauny,
 - b) nadzór nad wycinką drzew, w tym monitorowanie terminu tej wycinki,
 - c) weryfikacja chiropterologiczna drzew bezpośrednio przed wycinką, wykluczająca możliwość obecności nietoperzy w obrębie tych drzew,
 - d) wskazanie lokalizacji budek dla nietoperzy i nadzór nad ich rozmieszczeniem,
 - e) monitorowanie działań w obrębie siedlisk przyrodniczych i sposobu realizacji prac przez wykonawcę,
 - f) w odniesieniu do płatów siedlisk przyrodniczych o kodach 6510, 9190 i 91E0*, znajdujących się w częściowej kolizji z projektowanym przedsięwzięciem - zabezpieczenie pozostałej części płatów siedlisk przed przypadkowym zniszczeniem poprzez zastosowanie ogrodzeń (np. taśmy ostrzegawczej) i niedopuszczenie do przejazdów sprzętu budowlanego w ich obrębie,
 - g) nadzór nad prowadzeniem robót związanych z obiektami mostowymi, w szczególności monitorowanie terminu tych prac oraz prawidłowego zabezpieczenia koryt rzecznych,
 - h) nadzór nad realizacją nasadzeń zastępczych.

22. Wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych przed odprowadzeniem do odbiorników podczyszczać w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych. Dopuszcza się zastosowanie osadników bez montażu separatorów na układzie odprowadzającym ww. wody do rzeki Stara Rega oraz do projektowanego zbiornika retencyjno-rozsączającego, z uwagi na wcześniejsze kierowanie tych wód do rowów drogowych i chłonno-odparowujących.
23. Po zdemontowaniu tymczasowego mostu na rzece Stara Rega, zajęty na jego potrzeby teren doprowadzić do stanu początkowego.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 27.01.2026 r. (data wpływu 29.01.2026 r.), uzupełnionym dnia 13.02.2026 r., Pan Ryszard Kowalski – „DIM” – Pracownia Projektowa Dróg i Mostów, 71-468 Szczecin, ul. Sosnowa 6 F, działający na podstawie pełnomocnictwa Województwa Zachodniopomorskiego - Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, z siedzibą w Koszalinie przy ul. Szczecińskiej 31 z dnia 05.08.2024 r., zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody, na realizację przedsięwzięcia pn.:

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku Świdwin – Łobez – etap II B.”

Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem na nośniku informatycznym, mapy ewidencyjne w skali 1:5000 - 4 sztuki oraz wypisy z rejestru gruntów.

Dla przedmiotowej inwestycji uzyskano już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr 3/2017 wydaną przez Burmistrza Łobza w dniu 08.05.2017 r., znak: IK.6220.4.2015.MM.68, a także decyzję Burmistrza Łobza nr 13/2022 z dnia 23.01.2022 r., znak: IK.6220.22.2020.MM.48, w sprawie zmiany ww. decyzji nr 3/2017. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach utraciła już ważność, dlatego inwestor wystąpił o wydanie nowej decyzji, przedkładając w tym celu zaktualizowaną dokumentację.

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 2019 r., 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.

Dla terenu pod planowaną inwestycję nie ma uchwalonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, poza działkami położonymi w mieście Świdwin i w Gminie Brzeżno, gdzie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obowiązują.

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 20.02.2026 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (pismo Nr IK.6220.1.2026.MM.3), Powiatowego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Łobzie (pismo Nr IK.6220.1.2026.MM.5) oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Szczecinie, Zarząd Zlewni w Gryficach (pismo Nr IK.6220.1.2026.MM.4) o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Jednocześnie, na podstawie art. 75 ust 4 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), który brzmi:.. „w przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, wykraczającego poza obszar jednej gminy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie”, dnia 20.02.2026 r. przesłano pisma do Burmistrza Świdwina (IK.6220.1.2026.MM.7), Wójta Gminy Brzeźno (IK.6220.1.2026.MM.8), Wójta Gminy Świdwin (IK.6220.1.2026.MM.6), z prośbą o wyrażenie opinii w przedmiotowej sprawie.

Postanowieniem Nr KOŚ.6220.7.2026 z dnia 17.03.2026 r. Burmistrz Miasta Świdwin zaopiniował pozytywnie planowane przedsięwzięcie. Postanowieniem ROŚiGN.6220.5.2026 z dnia 25.02.2026 r. Wójt Gminy Świdwin również zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia jw.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łobzie w opinii sanitarnej Nr ZNS.9022.3.4.2026 z dnia 02.03.2026 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.4130.22.2026.AŚ z dnia 03.03.2026 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 uzupełnieniu karty informacyjnej przedsięwzięcia, w postanowieniu z dnia 10.08.2026 r. znak: WST-K.4220.45.2026.JC.5 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba 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, w tym przypadku: na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Łobzie i tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łobzie, Świdwinie, Urzędu Gminy Świdwin i Brzeźno oraz Sołectw Grabowo, Niegrzebia, Worowo.

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, Świdwinie, Urzędu Gminy Świdwin i Brzeźno oraz Sołectw Grabowo, Niegrzebia, Worowo.

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.

Projektowane przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku o długości około 17 561 m. Przedmiotowa inwestycja obejmuje drogę relacji Świdwin - Łobez i zlokalizowana jest na terenie miasta i gminy Świdwin (obręby ewidencyjne: nr 0013 i 0015 m. Świdwin, Gola Dolna), gminy Brzeźno (obręb ewidencyjny Słonowice) w powiecie świdwińskim oraz gminy Łobez (obręby ewidencyjne: Grabowo, Worowo, Niegrzebia i 0002 m. Łobez) w powiecie łobeskim, w województwie zachodniopomorskim.

Zgodnie z przedstawionymi informacjami początek odcinka drogi objętego planowaną rozbudową znajduje się w miejscowości Świdwin, na skrzyżowaniu z ul. Energetyków i Niedziałkowskiego (DW 152) w postaci ronda im. Generała Romana Abrahama, a następnie przebiega śladem istniejącej ul. Szczecińskiej w kierunku m. Łobez. Koniec przedmiotowego odcinka drogi zlokalizowany jest w km 17+552, w miejscowości Łobez za skrzyżowaniem z drogą gminną, gdzie dowiązuje się do odcinka drogi objętego przebudową w ramach odrębnego etapu.

W otoczeniu analizowanej drogi zlokalizowane są budynki jednorodzinne i usługowe, zakłady przemysłowe, gospodarstwa rolne, kopalnia kruszywa w miejscowości Gola Dolna, a także liczne łąki, pola uprawne i lasy. Około w km 3+342 droga krzyżuje się z linią kolejową w postaci przejazdu kolejowego kat. B, a w km 13+903 z linią kolejową w postaci przejazdu kolejowego kat. C. Analizowana droga za pomocą obiektów mostowych z betonu zbrojonego przecina także dwa ciek naturalne - około km 5+161 rzekę Regę, natomiast około km 10+700 rzekę Stara Rega.

Przedsięwzięcie zaplanowano z uwagi na zły stan techniczny analizowanej drogi, związany z licznymi spękaniem, ubytkami i odkształceniami nawierzchni, w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu samochodowym i pieszym. Będzie ono realizowane w ramach procedury zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

W ramach przedmiotowej inwestycji zaplanowano:

- odcinkową rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni, zjazdów, chodników, zatok autobusowych,
- odcinkowe frezowanie warstw bitumicznych istniejącej nawierzchni jezdni,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni,
- wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni,
- przebudowę istniejących przejazdów kolejowych z linią kolejową nr 202 Gdańsk Gł. - Stargard,
- budowę ciągów pieszych, lokalnie pieszo-rowerowych,
- budowę zatok autobusowych i przystanków,
- budowę elementów spowolnienia ruchu (wyspy kanalizujące ruch, azyle dla pieszych),
- przebudowę istniejących skrzyżowań i zjazdów,
- przebudowę i budowę odwodnienia drogi (kanalizacja deszczowa, rowy odwadniające),
- przebudowę mostów i przepustów,
- przebudowę i budowę oświetlenia ulicznego,
- przebudowę kolidujących z inwestycją sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna, teletechniczna, wodociągowa, kanalizacja deszczowa, sanitarna, gazowa),
- budowę zbiornika retencyjno-rozsączającego,
- wycinkę drzew i grup krzewów kolidujących z rozbudową drogi oraz chorych, karczowanie pni,
- wykonanie nasadzeń kompensacyjnych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego.

Po zrealizowaniu inwestycji szerokość nowej jezdni wynosić będzie 6,5 m w terenie zabudowanym i 7,0 m na szlaku, z dodatkowymi poszerzeniami na łukach poziomych. Pozostałe parametry techniczne projektowanej drogi kształtują się następująco: klasa drogi - G, kategoria ruchu - KR3, szerokość pobocza: 1,25 m, szerokość chodnika: 2,0 m, szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 3,0 m, szerokość zatoki autobusowej: 3,0 m, szerokość opaski: 0,58 m, prędkość projektowa - 50 km/h dla terenu zabudowanego ($V_m = 60$ km/h) i 70 km/h poza terenem zabudowy ($V_m = 90$ km/h).

Na odcinku miejskim w Świdwinie wzdłuż ul. Szczecińskiej zaprojektowano jednostronny chodnik z betonowej kostki brukowej o szerokości 2,0 m, a po przeciwnej stronie jezdni bitumiczny ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,0 m. Droga pieszo-rowerowa zostanie wykonana na dwóch odcinkach, tj. od km 0+000,00 do km 1+345,00 (po lewej stronie) i od km 1+265,00 do km 2+497,00 (po prawej stronie). Powyższy ciąg oddzielony zostanie od jezdni opaską z betonowej płyty chodnikowej. Na pozostałych odcinkach drogi nie planuje się budowy dróg rowerowych.

W obrębie istniejącego obiektu mostowego na rzece Redze, zlokalizowanego w ciągu analizowanego odcinka drogi, zaplanowano wyłącznie wykonanie robót remontowo-naprawczych konstrukcji i elementów tego obiektu, z zachowaniem jego dotychczasowych parametrów geometrycznych. Z kolei obecny obiekt mostowy zlokalizowany na rzece Stara Rega ulegnie rozbiórce. W ramach planowanej inwestycji projektuje się wykonanie nowego obiektu mostowego z zachowaniem dotychczasowych podstawowych parametrów geometrycznych obiektu. Ponadto obiekt będzie posiadał rezerwę terenu pod planowaną w przyszłości ścieżkę rowerową. Parametry geometryczne nowego obiektu mostowego wynoszą: długość całkowita ze skrzydłami: 20,74 m, długość przęsła: 11,94 m, szerokość całkowita mostu: 11,54 m, szerokość jezdni: 7,00 m, rezerwa na ścieżkę rowerową: 2,50 m, opaska techniczna: 1,25 m, światło poziome: 10,94 m, światło pionowe: 4,25 m, rzędna spodu konstrukcji: 77,08 m n.p.m., rzędna w osi mostu: 77,94 m n.p.m., kąt skrzyżowania z osią jezdni: 90°. Na czas budowy nowego obiektu mostowego na Starej Redze zaplanowano wykonanie obiektu tymczasowego umożliwiającego przeprowadzenie ruchu.

Planowana rozbudowa drogi obejmuje również kompleksową wymianę nawierzchni torowej na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B (na długości 30 m) oraz wymianę szyn na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C (na długości 30 m).

W zakresie kanalizacji deszczowej przewidziano budowę kanałów deszczowych z rur tworzywowych PP, budowę przykanalików do projektowanych wpustów ulicznych z rur tworzywowych z PVC-U, budowę studzienek betonowych, budowę studzienek ściekowych z osadnikiem głębokości 0,5 m zwieńczonych wpustem ulicznym, budowę komory żelbetowej prefabrykowanej, budowę urządzeń podczyszczających (separatorów i osadników wirowych), budowę wylotów prefabrykowanych, przebudowę przepustów drogowych, zabudowę odcinków rowów przydrożnych, budowę zbiornika retencyjno-rozsączającego otwartego oraz budowę retencji kanałowej w żelbetowych kanałach o przekroju prostokątnym. Na terenie miejscowości zlokalizowanych na trasie analizowanej drogi zaprojektowano zamknięte układy kanalizacji deszczowej. Z kolei wody opadowe z odcinków pomiędzy miejscowościami odprowadzane będą powierzchniowo do przebudowywanych i istniejących rowów drogowych oraz do projektowanego zbiornika retencyjno-rozsączającego. Odprowadzanie wód z zamkniętych układów kanalizacji deszczowej będzie odbywało się za pomocą prefabrykowanych wylotów do istniejących odbiorników, tj. rowów, cieków, rzek. Z uwagi na zły stan techniczny oraz zmianę wysokościową układu drogowego część przepustów drogowych ulegnie likwidacji, przebudowie lub zostaną wybudowane nowe przepusty.

W związku z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 151 istniejąca infrastruktura elektryczna i telekomunikacyjna, będąca w kolizji z planowaną inwestycją, zostanie przebudowana lub odpowiednio zabezpieczona.

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.

Planowana inwestycja realizowana będzie w całości na terytorium kraju. W związku z przewidywanym lokalnym zasięgiem oddziaływania inwestycji przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania.

Rozbudowa drogi ma na celu zapewnienie normatywnych parametrów geometrycznych oraz konstrukcyjnych (nośność) jezdni drogi wojewódzkiej. W okolicy zlokalizowane są głównie domy jednorodzinne, budynki usługowe i zakłady przemysłowe. Następnie jezdnią przebiega odcinkiem szlakowym do miejscowości Słonowice. Na powyższym fragmencie w sąsiedztwie występują liczne łąki, pola i lasy, oraz kopalnia kruszywa w miejscowości Gola Dolna. Około w km 3+342 droga krzyżuje się z linią kolejową w postaci przejazdu kolejowego kat. B, natomiast około w km 5+161 przecina rzekę Regę poprzez obiekt mostowy z betonu zbrojonego. Na odcinku w miejscowości Słonowice występuje głównie zabudowa domków jednorodzinnych i gospodarstw rolnych. Fragment drogi pomiędzy Słonowicami, a Łobzem jest odcinkiem szlakowym, gdzie projektowana trasa sąsiaduje głównie z polami uprawnymi, lasami i łąkami. Około w km 10+700 droga przecina rzekę Stara Rega poprzez obiekt mostowy z betonu zbrojonego, natomiast około w km 13+903 krzyżuje się z linią kolejową w postaci przejazdu kolejowego kat. C. Koniec opracowania zlokalizowany jest w km 17+552, w miejscowości Łobez za skrzyżowaniem z drogą gminą. Przewidziany do przebudowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 151 fragmentami znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320049, bądź przebiega w sąsiedztwie tego obszaru. W granicach obszaru PLH320049 znajdują się następujące odcinki drogi: ok. km 5+160 - 5+170, ok. km 10+510 - 10+760, ok. km 13+420 - 13+940, ok. km 14+390 - 14+500. Najbliższa ptasia ostoja Natura 2000, tj. Ostoja Ińska PLB320008, znajduje się w odległości ok. 3,4 km na południe od końcowego odcinka drogi do rozbudowy.

Analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest poza granicami obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, jedynie przewidziany do przebudowy most na rzece Redze znajduje się na obszarze, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10%. W przedłożonej dokumentacji wskazano, że wszystkie prace budowlane w ramach przedmiotowej inwestycji zostaną wykonane zgodnie z projektem budowlanym oraz zasadami sztuki budowlanej i wytycznymi, pod stałym nadzorem inżynierskim. Tym samym ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej w związku z realizacją inwestycji zostanie zminimalizowane.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że koniec analizowanego odcinka drogi, zlokalizowany w m. Łobez w km 17+552, dowiązuje się do innego projektu przebudowy drogi. Zgodnie z przedłożonym pismem Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie inwestycje te nie będą realizowane jednocześnie, w związku z czym wykluczono możliwość ich skumulowanego oddziaływania.

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

W technologii budowy będą wykorzystywane materiały budowlane głównie w formie przygotowanej do bezpośredniego wbudowania, w związku z czym na etapie realizacji wytwarzanie odpadów związane będzie głównie z prowadzeniem prac rozbiórkowych. Wytwarzane podczas realizacji inwestycji odpady będą magazynowane w sposób selektywny, w wyznaczonych miejscach oraz w odpowiednich do danego rodzaju odpadu pojemnikach i kontenerach. Wszystkie odpady będą przekazywane do zagospodarowania uprawnionym podmiotom.

Realizację przedsięwzięcia zaplanowano w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowo-mostowym, z użyciem standardowych materiałów budowlanych. Na czas realizacji prac przewiduje się zapotrzebowanie na wodę na cele budowlane i socjalno-bytowe oraz energię i paliwa do zasilania sprzętu. Zasilanie sprzętu elektrycznego będzie realizowane z urządzeń zasilanych akumulatorami. Ścieki socjalno-bytowe będą gromadzone w bezodpływowych sanitariatach, których zawartość będzie odbierana przez uprawnione do tego podmioty.

Zgodnie z przedstawionymi informacjami place budowy, zaplecza techniczne oraz drogi technologiczne zostaną zorganizowane w sposób zapewniający racjonalne wykorzystanie terenu oraz minimalizację przekształceń powierzchni. W pierwszej kolejności na ww. cele wykorzystywany będzie pas drogowy, natomiast w przypadku konieczności zajęcia dodatkowych terenów, obszary te zostaną po zakończeniu prac przywrócone do stanu umożliwiającego ich dotychczasowe użytkowanie. Liniowy charakter inwestycji będzie wymagał jednak utworzenia kilku placów budowy, umożliwiających zakończenie prac w możliwie krótkim czasie. Zaplecze budowy, w tym miejsca postoju maszyn i składowania materiałów, zostanie zlokalizowane w możliwie największej odległości od terenów zabudowy mieszkaniowej, a także w oddaleniu od wód i poza miejscami cennymi przyrodniczo. Miejsca te nie będą lokalizowane w granicach siedlisk przyrodniczych, na terenach o płytkim występowaniu wód gruntowych, w rejonie dolin rzeki Regi i Starej Regi, w obniżeniu terenu przy cieku o nazwie Kanał Przybysław (przy wjeździe do miasta Świdwin), w obszarze Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi”, na terenach leśnych, a także w promieniu 50 m od wszystkich wskazanych ww. obszarów, co wskazano jako warunek realizacji planowanej inwestycji.

W celu ograniczenia wpływu inwestycji na środowisko gruntowo-wodne niniejszą decyzją zobligowano inwestora, aby zaplecze budowy oraz miejsca postoju sprzętu budowlanego i pojazdów, a także miejsca magazynowania materiałów i odpadów zabezpieczyć przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego poprzez uszczelnienie materiałami izolacyjnymi (np. geomembraną). W niniejszej decyzji wskazano także, aby teren budowy wyposażać w środki zabezpieczające przedostanie się szkodliwych substancji do ziemi (sorbenty o odpowiedniej chłonności), które należy stosować natychmiastowo w przypadku ewentualnego rozlewu substancji ropopochodnych z maszyn i pojazdów, a ze użytymi środkami do neutralizacji rozlanych substancji postępować jak z odpadem niebezpiecznym. Ponadto, wszelkie naprawy sprzętu oraz tankowanie maszyn budowlanych należy prowadzić poza terenem inwestycyjnym (tj. odpowiednio na stacjach tankowania pojazdów oraz w punktach naprawy pojazdów).

Zakres projektowanej rozbudowy drogi zakłada maksymalne wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego. Prace ziemne będą prowadzone do głębokości około 2,5 - 3 m, jednak wartość ta dotyczy wymiany istniejących przepustów. Przepusty będą jednak przebudowywane z zachowaniem przepływu cieków obok wykopu, bez trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Z kolei nowoprojektowany obiekt mostowy na Starej Redze zostanie posadowiony na palach, poza korytem rzeki, bez wpływu tego posadowienia na przepływ wody w tej rzece.

Koryta rzeczne, zarówno Regi, jak i Starej Regi, na czas przebudowy obiektów mostowych zostaną zabezpieczone szczelnymi ekranami przed zanieczyszczeniami pochodzącymi z realizacji prac w obrębie tych obiektów.

Z uwagi na fakt, iż wiele drzew rosnących wzdłuż analizowanej drogi znajduje się zbyt blisko jezdni i stwarza zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, realizacja inwestycji będzie związana z wycinką drzew i krzewów. W celu planowanej rozbudowy drogi inwestor przewiduje wycinkę do 866 drzew o obwodach 6 - 416 cm z gatunków: lipa drobnolistna, klon jawor, jesion wyniosły, klon zwyczajny, dąb szypułkowy, klon srebrzysty, świerk pospolity, olsza czarna, wiąz polny, wiąz szypułkowy, lipa szerokolistna, topola czarna, klon jesionolistny, jarząb szwedzki, robinia akacjowa, brzoza brodawkowata, wierzba biała, grab zwyczajny, czeremcha zwyczajna, sosna zwyczajna, śliwa tarnina, żywotnik zachodni, świerk pospolity, dąb bezszypułkowy, głóg jednoszyjkowy, wierzba iwa, grusza pospolita. Wśród ww. drzew dominują klony. Są to zadrzewienia tworzące aleje, szpalery, jak i pojedyncze drzewa.

Znaczna część drzew przeznaczonych do wycinki charakteryzuje się osłabionym stanem zdrowotnym, w tym pęknięciami wzdłużnymi pni, posuszem, pochyleniem drzew, zamieraniem, odsłoniętym systemem korzeniowym. Poza ww. drzewami do usunięcia przeznaczono 37 skupisk krzewów o łącznej powierzchni 347 m² oraz 29 skupisk podrostów drzew o łącznej powierzchni 350 m². W ramach działań kompensacyjnych inwestor planuje wprowadzenie nasadzeń w ilości odpowiadającej wycinanym drzewom i o powierzchni odpowiadającej usuwanym krzewom. Nasadzenia będą realizowane w sposób mający na celu odtworzenie alejowego charakteru drzew w pasie drogowym, ale z uwagi na bezpieczeństwo użytkowników drogi zostaną one wprowadzone za rowami odwodniającymi oraz poza strefami przyległymi do skrzyżowań. Zakres planowanych nasadzeń wskazano jako warunek realizacji planowanej inwestycji. Oprócz ww. zieleni zakłada się wykonywanie nasadzeń również w miarę usuwania z korony drogi drzew chorych i uzupełniania ich naturalnych ubytków.

Ponadto niniejszą decyzją zobligowano inwestora, aby wszelkie drzewa, które nie zostały przeznaczone do wycinki, a rosną w zasięgu prowadzonych prac, odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami, np. z wykorzystaniem mat osłonowych. Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m. Po zakończeniu realizacji inwestycji zabezpieczenia drzew należy zdemontować nie dopuszczając do uszkodzeń drzew.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w związku z planowaną wycinką drzew oraz przewidywaną przebudową obiektu mostowego nad Regą w km 5+161 dojdzie do zniszczenia gniazd i siedlisk gatunków gniazdujących na drzewach i na moście, w tym: 4 gniazda bogatki na drzewach, 5 gniazd dymówki na konstrukcji mostu nad Regą, 3 gniazda grzywacza na drzewach, 3 gniazda mazurka na drzewach, 4 gniazda modraszki na drzewach, 2 gniazda pleszki na drzewach, 4 gniazda pliszki siwej na konstrukcji mostu nad Regą, 2 gniazda sierpówki na drzewach, 2 gniazda sójki na drzewach, 3 gniazda szczygła na drzewach, 6 gniazd szpaka na drzewach, 5 gniazd zięby na drzewach.

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na awifaunę, w szczególności uniknięcia bezpośrednich strat w lęgach ptaków, niniejszą decyzją zobligowano inwestora, aby wycinkę drzew i krzewów oraz prace przygotowawcze do przebudowy mostu nad rzeką Regą przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków występujących na analizowanym terenie. Ponadto, zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia wycinka zieleni będzie prowadzona pod nadzorem przyrodniczym.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej, przeprowadzonej w 2026 r., w trakcie rejestracji detektorowej odnotowano przeloty kilku gatunków nietoperzy, w tym karlika malutkiego, karlika drobnego i borowca wielkiego, a także nietoperzy z grup karlików i borowców/mroczków. W przydrożnych drzewach stwierdzono niewielkie kolonie rozrodcze borowców wielkich: w pobliżu wsi Gola Górna na 8 klonach jaworach (3 klony po prawej stronie drogi i 5 po stronie lewej), na północnych obrzeżach wsi Słonowice na 7 lipach drobnolistnych (3 lipy po prawej stronie drogi i 4 po stronie lewej), a także pojedyncze osobniki na klonie zwyczajnym po prawej stronie drogi na obrzeżach miasta Świdwin (ul. Szczecińska) i pojedyncze osobniki na klonie zwyczajnym po lewej stronie drogi na północ od wsi Gola Górna. Wycinka drzew spowoduje uratę kryjówek borowca wielkiego (łącznie w 17 drzewach), jednak nie będzie stanowiła zagrożenia dla populacji tego gatunku. Borowce zasiedlają głównie obszary leśne z dużą ilością starszych, dziuplastych drzew, a coraz częściej również budynki. Zarówno lasy, jak i budynki znajdują się w otoczeniu planowanej inwestycji, w związku z czym możliwa będzie relokacja ww. kryjówek. Niemniej, inwestor przewiduje wprowadzenie działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia i związanej z nim wycinki drzew na chiropterofaunę.

W ramach tych działań wycinka drzew nie będzie prowadzona w terminie od 15 kwietnia do 1 sierpnia (czas tworzenia kolonii rozrodczych i karmienia młodych), co pokrywa się m.in. ze wskazanym przez tut. Organ terminem wycinki poza okresem lęgowym ptaków. Zgodnie z przedstawionymi informacjami wycinka drzew zostanie ograniczona również zimą, w miesiącach grudzień - luty (możliwa hibernacja). Ze względu na możliwość zmiany kryjówek przez nietoperze, w ramach nadzoru przyrodniczego, niezależnie od terminu wycinki, przewiduje się ponowną weryfikację drzew bezpośrednio przed ich usunięciem, co ujęto jako warunek realizacji planowanej inwestycji. Ponadto otwory wlotowe dziupli zostaną zabezpieczone przed ścięciem drzewa, a wycięte drzewo będzie pozostawione na dobę, w miarę możliwości otworem wlotowym dziupli do góry, co umożliwi wylot ewentualnie uwięzionych nietoperzy z dziupli stanowiących ich kryjówki. Przede wszystkim jednak inwestor przewiduje montaż budek dla nietoperzy (w ilości 20 szt.) na drzewach rosnących w pobliżu planowanej wycinki drzew, w których stwierdzono nietoperze. Rozwiązanie takie nie zawsze może zastąpić utraconą kryjówkę, ale w dobrej lokalizacji bywa skuteczne, poza tym może sprzyjać występowaniu również innych gatunków chiropterofauny. Lokalizację ww. schronów dla nietoperzy należy zatem określić w ramach nadzoru przyrodniczego.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją planowane do usunięcia drzewa są siedliskiem występowania 5 gatunków chronionych porostów, przy czym zniszczeniu ulegnie 47 stanowisk odnożycy jesionowej (ściśła ochrona gatunkowa), 17 stanowisk odnożycy kępkowej (ściśła ochrona gatunkowa), 61 stanowisk odnożycy mączystej (częściowa ochrona gatunkowa), 31 stanowisk odnożycy opylonej (częściowa ochrona gatunkowa) i 101 stanowisk wabnicy kielichowatej (częściowa ochrona gatunkowa). Należy podkreślić, że ww. gatunki porostów nie są zagrożone wyginięciem i licznie towarzyszą drzewom zlokalizowanym wzdłuż ciągów komunikacyjnych.

Niemniej, liczba stanowisk, które ulegną zniszczeniu, wskazuje na istotne uszczuplenie siedlisk występowania tych gatunków wzdłuż analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej. Nie istnieją jednak adekwatne i skuteczne metody kompensacji przyrodniczej w odniesieniu do porostów, zasiedlających przeważnie pnie okazałych, starszych drzew. Do potencjalnych działań kompensacyjnych w odniesieniu do szczególnie rzadkich i cennych gatunków porostów można zaliczyć np. metaplantację plech porostów na inne drzewa, stwarzające zbliżone warunki siedliskowe, ale jest to metoda dotychczas mało rozpowszechniona i obciążona znacznymi trudnościami (z uwagi na sposób przytwierdzenia porostów do twardego podłoża, jakim jest kora drzew).

Z tego względu niniejszą decyzją zobligowano inwestora, aby w ramach nasadzeń zastępczych stosować sadzonki drzew, które w przyszłości będą mogły stanowić siedliska ww. gatunków (jesiony, klony, dęby, lipy). Wśród warunków realizacji planowanej inwestycji wskazano również na konieczność wykonania nasadzeń zastępczych w formie zadrzewień liniowych tworzących aleje, wzdłuż dróg przebiegających w terenie otwartym. Działania te umożliwią w przyszłości zasiedlenie ww. drzew przez chronione gatunki porostów.

Z uwagi na przewidywaną ingerencję w środowisko przyrodnicze, w związku z planowaną wycinką drzew niezbędne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń na odstąpienie od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13, ze zm.). Skalę planowanej wycinki drzew umotywowano w przedłożonej dokumentacji dążeniem do zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom analizowanej drogi, co umożliwia m.in. procedura mająca na celu zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Niemniej, w celu zapewnienia właściwej ochrony flory i fauny na etapie realizacji przedsięwzięcia, niniejszą decyzją zobowiązano inwestora do prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym, którego zakres określono w jej sentencji.

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

Jednocześnie należy uznać, że przy spełnieniu założeń przedstawionych w przedłożonej dokumentacji, jak również przy uwzględnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji, przedmiotowa inwestycja na etapie realizacji nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne.

4. Emisji i występowania innych uciążliwości.

Prace budowlane i rozbiórkowe będą powodowały przede wszystkim uciążliwości akustyczne oraz emisje zanieczyszczeń, w tym zapylenie powietrza, pochodzące z pracy różnego rodzaju urządzeń i sprzętu budowlanego oraz powodowane przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. W przypadku prowadzenia prac budowlanych i ziemnych przy zastosowaniu ciężkich maszyn, mogą również wystąpić wibracje i drgania zlokalizowane w rejonie prowadzenia prac. Wielkość ww. emisji będzie ograniczana poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowy, wyłączanie silników maszyn podczas przerw w pracy, unikanie jednoczesnej pracy wielu maszyn spalinowych, czy też transport materiałów sypkich w sposób zabezpieczający przed pyleniem. Obszar inwestycyjny znajduje się zarówno wśród terenów zamieszkiwanych przez ludzi, jak i terenów otwartych, leśnych i rzek, zatem realizacja prac może wiązać się nie tylko z hałasem generowanym przy zabudowie mieszkaniowej, ale także z płoszeniem zwierząt bytujących w otoczeniu analizowanej drogi.

W związku z powyższym niniejszą decyzją zobligowano inwestora, aby prace budowlano-montażowe i rozbiórkowe oraz transport materiałów budowlanych prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. od 6.00 - 22.00. Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji inwestycji będą miały jednak charakter miejscowy, okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

Środowisko gruntowo-wodne nie będzie zagrożone także na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogowej pomiędzy miejscowościami będą odprowadzane powierzchniowo do przebudowywanych i istniejących rowów drogowych oraz do projektowanego zbiornika retencyjno-rozsączającego.

Zbiornik ten zostanie zlokalizowany w km 12+300 + 12+334 i będzie posiadał następujące parametry: długość 34 m, szerokość 14 m, głębokość całkowita 1,30 m, objętość 499 m³, nachylenie skarp w stosunku 1:1,5. Dno i skarpy zbiornika zostaną wykonane na geowłókninie separacyjno-infiltracyjnej, z narzutem kamiennym i płytami ażurowymi betonowymi lub geokrętą perforowaną. Projektowany zbiornik zostanie wygrodzony siatką stalową o wysokości około 2,5 m. Z kolei na obszarze miejscowości zlokalizowanych na trasie przedmiotowej drogi, z uwagi na zwieńczenie nawierzchni asfaltowej krawężnikami zaprojektowano zamknięte układy kanalizacji deszczowej. Odprowadzanie wód z ww. kanalizacji będzie realizowane za pomocą prefabrykowanych wylotów do istniejących odbiorników, tj. rowów, cieków, w tym rzek. Przed wylotami zaprojektowano urządzenia oczyszczające oraz studzienki poboru próbek. Wody opadowe i roztopowe kierowane do odbiorników (w tym do rzeki Regi) będą podczyszczane w separatorach i osadnikach, jedynie wody kierowane do rzeki Stara Rega oraz do projektowanego zbiornika retencyjno - rozsączającego będą podczyszczane wyłącznie w osadniku - bez zastosowania separatora substancji ropopochodnych.

Rozwiązanie takie uargumentowano faktem, iż wody odprowadzane do tych odbiorników będą w całości odprowadzane powierzchniowo poprzez system rowów drogowych i chłonno-odparowujących, pełniących jednocześnie funkcję retencyjną, sedymentacyjną oraz infiltracyjną, a więc naturalnie ograniczającą ilość zawieszin i substancji ropopochodnych z transportu drogowego jeszcze przed dopływem wód do odbiorników. Prognozowane stężenia zanieczyszczeń nie przekroczą dopuszczalnych wartości określonych w obowiązujących przepisach, natomiast projektowane urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe, których sprawność określono na poziomie około 80%, dodatkowo ograniczą ryzyko przedostania się zanieczyszczeń do odbiorników w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych lub incydentalnych zanieczyszczeń pasa drogowego.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że inwestor uzyskał już pozwolenie wodnoprawne na usługę wodną obejmującą m.in. odprowadzenie wód opadowych lub roztopowych pochodzących z rozbudowywanej drogi wojewódzkiej na odcinku Świdwin - Łobez do zbiornika retencyjno-rozsączającego, rowu odwadniającego oraz do wód. Biorąc pod uwagę fakt, iż obecnie analizowany odcinek drogi nie jest wyposażony w urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe, z uwagi na przyjęte rozwiązania, w tym procesy naturalnego oczyszczania zachodzące w układzie rowów drogowych oraz montaż urządzeń podczyszczających, przewiduje się, że realizacja i eksploatacja projektowanego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych wpłynie pozytywnie na stan środowiska gruntowo-wodnego, w tym na stan ekologiczny i chemiczny wód rzecznych.

Realizowana inwestycja nie będzie także źródłem powstawania znacznej ilości odpadów. Odpady wytwarzane na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia będą związane np. z koniecznością wymiany lub naprawy elementów układu drogowego i przekazywane do zagospodarowania uprawnionym odbiorcom.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłami hałasu będzie ruch pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku drogi. Przedmiotowa droga miejscowo przebiega przez obszar miejscowości, w sąsiedztwie budynków mieszkalnych. Na potrzeby niniejszego postępowania sporządzona została analiza akustycznego oddziaływania inwestycji, która wykazała, że na niektórych terenach chronionych akustycznie, sąsiadujących z analizowaną drogą, nie zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

W przedłożonej dokumentacji wykazano, że z uwagi na niewielkie odległości budynków zlokalizowanych najbliżej pasa drogowego, w odległości 0 - 3,5 m, brak jest możliwości zastosowania skutecznych środków ochrony akustycznej, w tym ekranów akustycznych.

Ekranry takie wymagają bowiem odpowiedniej przestrzeni umożliwiającej ich posadowienie zgodnie z wymaganiami technicznymi, z zachowaniem skrajni drogowej, bezpieczeństwa ruchu oraz dostępu do nieruchomości. Dodatkowo, liczne zjazdy indywidualne i publiczne uniemożliwiłyby zachowanie ciągłości ekranów akustycznych, co obniżyłoby ich efektywność. Tym samym pod uwagę wzięto zapisy art. 114 pkt 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647, ze zm.), zgodnie z którym, w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

W przedłożonej dokumentacji oparto się na zapisach Polskiej Normy dotyczącej akustyki budowlanej, w tym wymaganej izolacyjności akustycznej przegród w budynkach oraz izolacyjności akustycznej elementów budowlanych, jak również standardowych dopuszczalnych poziomów hałasu wewnątrz budynków mieszkalnych wynoszące 40 dBA dla pory dnia i 30 dBA dla pory nocy. W związku z powyższym na potrzeby określenia oddziaływania przedsięwzięcia wykonano analizę hałasu wewnątrz budynków zlokalizowanych w sąsiedztwie pasa drogowego, opartą na metodzie obliczeniowej, w której przyjęto typowe materiały budowlane, stosowane dla budynków mieszkalnych, a także dane o prognozowanym natężeniu ruchu i przewidywanej strukturze ruchu (w tym udział pojazdów ciężkich) w latach 2028 i 2037. Na podstawie przedłożonej analizy akustycznej stwierdzono, że ww. poziomy hałasu wewnątrz budynków zostaną dotrzymane przy zastosowaniu tzw. „cichej nawierzchni”, którą ujęto jako warunek planowanej inwestycji. Ww. nawierzchnia zostanie wykonana na następujących odcinkach drogi: w km 0+037,82 1+502, w km 2+509 2+621, w km 6+517 6+773 oraz w km 7+063 + 7+925. Do analiz przyjęto zastosowanie nawierzchni typu SMA8 i taką ujęto w warunkach realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Należy również podkreślić, że po zrealizowaniu przedsięwzięcia klimat akustyczny w obrębie i otoczeniu analizowanej drogi ulegnie znacznej poprawie z uwagi na redukcję hałasu pochodzącą od ruchu przejeżdżających pojazdów oraz zastosowanie „cichej nawierzchni” przy zabudowie sąsiadującej z pasem drogowym. Rozbudowa drogi wpłynie więc na poprawę warunków ruchu i upłynnienie jazdy po analizowanym ciągu komunikacyjnym, a budowa chodników i ciągu pieszo-rowerowego zwiększy bezpieczeństwo użytkowników tej drogi.

Na potrzeby niniejszego postępowania przeanalizowano także wpływ oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na jakość powietrza atmosferycznego. W ramach uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia przedłożona została analiza dotycząca emisji gazów i pyłów do powietrza w związku z eksploatacją drogi po jej rozbudowie.

Obliczenia emisji pochodzącej ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się analizowaną drogą przeprowadzono przy wykorzystaniu programu komputerowego Operat FB dla takich emitowanych zanieczyszczeń, jak tlenek węgla, dwutlenek azotu, pył PM 10, dwutlenek siarki, węglowodory alifatyczne i aromatyczne oraz benzen, przy prognozowanym natężeniu ruchu w roku 2028 i 2037.

Dla tlenków azotu oraz benzenu niezbędne było przeprowadzenie rozszerzonego zakresu obliczeń, niemniej, na podstawie analizy przedstawionych obliczeń wraz z prezentacją graficzną rozkładu stężeń substancji emitowanych do powietrza w związku z eksploatacją przedmiotowej drogi, przedłożonej w dniu 29.07.2026 r., stwierdzono, iż w wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia poza granicami pasa drogowego nie nastąpi przekroczenie dopuszczalnych poziomów stężeń żadnej z emitowanych substancji, zarówno gazowych, jak i pyłowych.

Tym samym należy uznać, że projektowane przedsięwzięcie nie powinno powodować przekroczeń wartości odniesienia dla substancji wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., poz. 87).

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 skutkowałą 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.

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 zalicza się do przedsięwzięć mogących stworzyć ryzyko wystąpienia awarii przemysłowej w rozumieniu obowiązujących przepisów.

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

- ilości uwolnionej do środowiska substancji chemicznej,
- długości czasu pozostawania 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 prowadziwać 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 fazie budowy zostaną wytworzone odpady sklasyfikowane wg rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10).

Zgodnie z informacjami zawartymi w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia w trakcie realizacji przedsięwzięcia wytworzone zostaną odpady związane z przygotowaniem terenu inwestycji, będą to m. in. odpady betonu oraz gruz betonowy (kod: 170101, w ilości około 10 Mg na rok), drewno (kod: 170201, w ilości około 50 Mg na rok), żelazo i stal (kod: 170405 w ilości 50 Mg/rok).

Jednak dokładne podanie rodzajów i oszacowanie ilości odpadów możliwe będzie do określenia dopiero na etapie budowy, a wyniknie to z ilościowo-jakościowej ewidencji odpadów, do prowadzenia której zobowiązany jest wykonawca robót. Na chwilę obecną można stwierdzić, iż zdecydowaną większość wszystkich wytwarzanych na tym etapie odpadów stanowić będą odpady z grup 15 i 17.

Dla analizowanej inwestycji część wydobytej gleby zostanie wykorzystana do celów budowlanych w stanie naturalnym (np. zasypanie wykopów oraz niwelacji terenu). Zgodnie z art. 2 pkt. 3 ustawy o odpadach gleba nie jest odpadem tj. przepisów ustawy nie stosuje się do niezanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty. Przy spełnieniu zasad w zakresie prawidłowej gospodarki odpadami, faza realizacji przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko.

Odpady winny być wstępnie segregowane i magazynowane, w kontenerach i/lub pojemnikach, o wielkości odpowiedniej do ilości magazynowanych odpadów. Odbiór i transport zebranych odpadów do miejsc ich odzysku, bądź unieszkodliwienia zostanie zlecony przedsiębiorcom.

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 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.

7. Zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikające 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. Przewiduje się czas realizacji przedsięwzięcia na lata od 2027 – 2030. Całkowita długość przebudowywanej i rozbudowywanej drogi – 17,5 km.

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 wyższy poziom 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.

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w strefie ochronnej ujęć wód i 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 można stwierdzić, 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.

Z przedstawionych informacji wynika, że analizowane przedsięwzięcie przecina rzekę Regę. Największe oddziaływanie przedsięwzięcia w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych będzie związane z etapem przebudowy i budowy obiektów mostowych w miejscach przecinania rzeki z analizowaną drogą.

Obiekt mostowy na rzece Redze zlokalizowany jest w okolicy miejscowości Półchleb w około 5+161 km przebudowywanej drogi.

Z kolei w obrębie mostu na rzece Stara Rega, zlokalizowanego na południe od miejscowości Słonowice na około 10+700 km rozbudowywanej drogi, zaplanowano większy zakres prac.

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.

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji nie występują obszary górskie.

Z uwagi na rodzaj inwestycji (liniowość), przebiega ona częściowo wzdłuż działek sklasyfikowanych jako las.

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.

Objęty przedmiotowym wnioskiem odcinek drogi wojewódzkiej częściowo znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi” (kod PLH320049) bądź przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie tego obszaru. W „Dorzeczu Regi” zlokalizowane są następujące odcinki drogi: około km 5+160 - 5+170, około km 10+510 - 10+760, około km 13+420 - 13+940, około km 14+390 - 14+500, w tym obiekty mostowe przez Regę i Starą Regę.

Ww. obszar Natura 2000 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 i gatunki zwierząt inne niż ptaki oraz ich siedliska, takie jak: 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki ze zbiorowiskami *Nymphaeion*, *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 czerwończyk nieparek; 1163 głowacz białopłetwy; 1146 koza; 1088 kozioróg dębosz; 1096 minóg strumieniowy, 1099 minóg rzeczny; 1084 pachnica dębowa; 5339 różanka i 1106 łośność atlantycki.

Dotychczas dla ww. obszaru nie utworzono planu zadań ochronnych, jak również nie opracowano tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w ww. obszarze.

W ramach planowanej inwestycji przewidywana jest miejscowa ingerencja w obszar „Dorzecza Regi”. W km 5+150 przewidziana jest wymiana konstrukcji istniejącego mostu na rzece Redze, znajdującego się na działce ewidencyjnej nr 6 w obrębie Gola Dolna oraz możliwa jest regulacja i umocnienie dna i skarp rzeki w rejonie mostu na działce nr 2 w obrębie Gola Dolna, a także w rejonie działki nr 29 w obrębie Słonowice. Następnie, w km 5+250, ze względu na wykonanie zatoki autobusowej wraz z peronem przystankowym, konieczna będzie regulacja istniejącej skarpy znajdującej się na działce nr 271/5 w obrębie Słonowice. W km 10+700 przewidziana jest likwidacja istniejącego oraz budowa nowego mostu na rzece Stara Rega, zlokalizowanego na działkach nr 230 i 260/1 w obrębie Słonowice oraz na działce nr 4 w obrębie Grabowo. Ze względu na konieczność wykonania obiektu objazdowego na czas budowy konieczne będzie tymczasowe zajęcie działek nr 700/6 i 700/7 w obrębie Słonowice oraz działki nr 14 w obrębie Grabowo. Po wykonaniu docelowej konstrukcji mostu, tymczasowo zajęty teren zostanie doprowadzony do stanu początkowego, co wskazano jako warunek realizacji planowanej inwestycji. W granicach obszaru Natura 2000 znajduje się także planowana przebudowa istniejącej jezdni i rowów przydrożnych na odcinku drogi od km 10+662 do km 14+714, w tym początkowy (północny) odcinek o długości około 130 m (ingerencja związana z planowanymi pracami w pasie drogowym - poszerzenie jedni do szerokości 7,0 m i roboty towarzyszące) oraz końcowy (południowy) odcinek o długości około 570 m i 135 m (również ingerencja związana z planowanymi pracami w pasie drogowym - poszerzenie jedni do szerokości 7,0 m i roboty towarzyszące). Ponadto, w rejonie km 15+000, ze względu na konieczność regulacji istniejących skarp, możliwe jest częściowe prowadzenie prac na terenie działek nr 49/1 i 50 w obrębie Niegrzebia.

W pasie drogowym analizowanej drogi wojewódzkiej nie występują siedliska przyrodnicze ani stanowiska zwierząt, będące przedmiotem ochrony w „Dorzeczu Regi”. Analizowana droga przecina natomiast rzekę Regę w miejscu, gdzie rzeka ta stanowi chronione siedlisko przyrodnicze o kodzie 3260, a także przebiega w sąsiedztwie siedlisk przyrodniczych o charakterze leśnym (siedliska o kodzie 91E0*, 9190, 9160) i łąkowym (siedlisko o kodzie 6510), stanowiących przedmioty ochrony w przedmiotowym obszarze Natura 2000.

W przypadku sześciu pól siedlisk przyrodniczych (1 pole siedliska o kodzie 6510, 3 pola siedliska o kodzie 91E0* i 2 pola siedliska o kodzie 9190) możliwa jest ingerencja w skrajną, zewnętrzną część siedliska. W przypadku siedliska o kodzie 6510 ewentualna ingerencja będzie marginalna. Z kolei łączna powierzchnia pól siedliska o kodzie 91E0*, która może ulec zniszczeniu, wynosi 940 m², natomiast siedliska o kodzie 9190 - 150 m². W uzupełnieniu do karty informacyjnej przedsięwzięcia obliczono, że przedmiotowa inwestycja będzie wiązała się z uszczupleniem 0,006 % powierzchni siedlisk łąkowych (91E0*) oraz 0,01 % powierzchni kwaśnych dąbrów (9190) występujących w obszarze Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi” - biorąc pod uwagę wielkość szacowanych zniszczeń siedlisk w stosunku do całkowitej powierzchni siedlisk w tym obszarze, określonych w standardowym formularzu danych.

Nie będzie to zatem znaczący ubytek w odniesieniu do całego obszaru Natura 2000. Ingerencja prac jedynie w zewnętrzne części siedlisk przyrodniczych wyeliminuje również możliwość fragmentacji tych siedlisk.

Aby wykluczyć ingerencję w pozostałą część siedlisk przyrodniczych, jak również w płaty innych lądowych siedlisk zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanych prac, zgodnie z warunkami nałożonymi niniejszą decyzją, należy je wygrodzić w ramach nadzoru przyrodniczego. Na terenie i w otoczeniu siedlisk przyrodniczych nie będą lokalizowane zaplecza budowy, miejsca składowania materiałów ani postoju sprzętu.

Należy podkreślić, że największe oddziaływanie przedsięwzięcia w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych będzie związane z etapem przebudowy i budowy obiektów mostowych na rzekach przecinanych analizowaną drogą.

Obiekt mostowy na rzece Redze zlokalizowany jest w okolicy miejscowości Pótleb w około 5+161 km przebudowywanej drogi. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano wykonanie robót remontowo-naprawczych konstrukcji i elementów obiektu mostowego, z zachowaniem dotychczasowych parametrów geometrycznych mostu. Zakres planowanych prac nie koliduje jednak z płatami występujących w otoczeniu siedlisk przyrodniczych. Z kolei rzeka Rega w miejscu przecięcia z analizowaną drogą stanowi siedlisko przyrodnicze o kodzie 3260 - nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników. Zgodnie z przedłożonymi informacjami, w rejonie planowanej inwestycji, na długości co najmniej 150 m w górę i w dół rzeki od przebudowywanego mostu, nie stwierdzono płatów roślinności wskaźnikowej dla siedliska 3260. Inwestor planuje jednak podjęcie działań ograniczających możliwość ingerencji inwestycji w środowisko rzeczne i chroniących Regę przed zanieczyszczeniem. Na czas prowadzenia prac budowlanych (w tym związanych z malowaniem i antykorozyjnym zabezpieczaniem) koryto rzeki zostanie zabezpieczone za pomocą szczelnego ekranu przed przedostawaniem się zanieczyszczeń pochodzących z tych prac, m.in. przed urobkiem powstającym podczas prac oczyszczających spód konstrukcji i podpory. W tym celu pod obiektem zostanie wykonany np. szczelny pomost roboczy oraz zabezpieczenia poziome i pionowe w postaci plandek, siatek i folii budowlanych tak, aby urobek powstały podczas prac czyszczących, naprawczych i zabezpieczających antykorozyjnie konstrukcję nie miał możliwości przedostania się do koryta rzeki. Stosowany sprzęt będzie sprawny technicznie, tj. bez wycieków oleju i innych płynów technicznych. Ustrój nośny mostu oraz widoczne elementy podpór zostaną naprawione przez zastosowanie dedykowanych im zapraw PCC, a następnie zabezpieczone powłoką antykorozyjną i malarską. Część gotowych, prefabrykowanych elementów do remontowanego mostu zostanie dostarczona już po zabezpieczeniu antykorozyjnym. Z kolei ingerencja przedsięwzięcia w środowisko rzeczne zostanie ograniczona wyłącznie do umocnienia koryta pod obiektem mostowym na długości 3 m przed i za obiektem oraz pod mostem, po obu stronach rzeki. Umocnienie zostanie wykonane z naturalnego materiału - będzie to palisada drewniana (08 o długości 1,50 m), przylegająca do istniejących brzegów. Do rzeki nie będą również trafiały ponadnormatywne ładunki zanieczyszczeń drogowych, ponieważ prognozowane stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych zebranych z projektowanej nawierzchni drogi nie będą przekraczały dopuszczalnych wartości określonych w obowiązujących przepisach. Pomimo tego, wody opadowe z nawierzchni drogowej przed odprowadzeniem do Regi będą podczyszczane w separatorze i osadniku, co dodatkowo ograniczy ryzyko przedostania się zanieczyszczeń do odbiorników w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych lub ewentualnych zanieczyszczeń pasa drogowego.

Z uzupełnienia do karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że ilość oczyszczonych wód opadowych odprowadzanych do rzeki Regi nie zwiększy się względem stanu istniejącego z uwagi na regulator ograniczający odpływ wody. Z uwagi na powyższe nie przewiduje się negatywnego wpływu planowanej inwestycji na siedlisko przyrodnicze o kodzie 3260. Realizacja przedsięwzięcia zgodnie z zapisami przedłożonej dokumentacji oraz warunkami nałożonymi niniejszej decyzji pozwala uznać, że planowana inwestycja nie będzie wpisywała się w zagrożenia dla analizowanego siedliska, do których, zgodnie z poradnikami ochrony siedlisk Natura 2000 (wydawca: Ministerstwo Środowiska) oraz przewodnikami metodycznymi Inspekcji Ochrony Środowiska w zakresie monitoringu siedlisk przyrodniczych, zaliczono m.in. rozwój intensywnej gospodarki rolnej w zlewni (w szczególności wielkotowarowej hodowli zwierząt zanieczyszczającej glebę i wody gruntowe, 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), prowadzenie gospodarki powodującej erozję wodną gleby, ze spłukiwaniem zawiesiny do cieków wodnych (w tym upraw roślin okopowych na stokach i eksploatacji kopalin (piasków, żwirów i kredy) w dolinie z odprowadzeniem wód o wysokiej mętności do rzeki, zabiegi melioracyjne w dolinie, jeżeli przyczynią się one do ograniczenia zasobów lub jakości wód podziemnych lub wzrostu zróżnicowania sezonowego ich dopływu do koryta rzeki), kanalizacja koryta rzecznoego prowadząca do ujednolicenia struktury dna i ograniczenia interakcji z wodami hyporeicznymi oraz zanieczyszczania koryta odpadami stałymi), budowa zbiorników zaporowych na odcinkach rzek zajmowanych przez siedlisko oraz powyżej strefy jego występowania, a także podpiętrzanie rzek w tej strefie, niewłaściwe prowadzenie lub niekiedy również zaniechanie zabiegów pielęgnacji roślinności wodnej i brzegowej.

Z kolei w obrębie mostu na rzece Stara Rega, zlokalizowanego na południe od miejscowości Słonowice na około 10+700 km przebudowywanej drogi, zaplanowano większy zakres prac. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbiórkę istniejącego oraz wykonanie nowego obiektu, a na czas prowadzenia tych prac ruch pojazdów będzie prowadzony po obiekcie tymczasowym, zlokalizowanym obok istniejącego mostu. Co prawda rzeka Stara Rega nie stanowi siedliska przyrodniczego, chronionego w obszarze Natura 2000, jednak podczas realizacji prac zostaną zastosowane podobne środki zapobiegające zanieczyszczeniu wód rzecznych, jak w przypadku Regi (szczelne ekrany dla zabezpieczenia nurtu). Z kolei w sąsiedztwie analizowanego mostu, po obu stronach rzeki, występują płaty łągów jesionowo-olszowych (siedlisko przyrodnicze o kodzie 91E0*), w obszar których będą ingerowały prace związane z planowaną inwestycją. Wskazane siedlisko stanowią lasy nadrzeczne na glebach o wysokim poziomie wód gruntowych, a nawet zalewanych wodami rzecznoymi. Prace budowlane prowadzone w bliskim sąsiedztwie siedliska mogą spowodować czasowe oddziaływania na łągi, związane z ewentualnym odwodnieniem terenu pod konstrukcje wsporcze. Oddziaływanie to ustąpi jednak wraz z zakończeniem prac ziemnych. Jak wskazano powyżej, realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje jednak znaczącego ubytku siedlisk przyrodniczych w odniesieniu do całego obszaru Natura 2000.

Prace związane z przebudową ww. obiektów mostowych będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, m.in. z uwagi na ichtiofaunę zasiedlającą rzekę Regę i Starą Regę, w tym gatunki ryb stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 pn. „Dorzecze Regi”. Nadzór ten będzie miał za zadanie kontrolę sposobu i terminu prowadzenia prac, aby wartości przyrodnicze znajdujące się w obrębie cieków zostały zachowane na co najmniej dotychczasowym poziomie. Inwestor zakłada realizację prac w rejonie rzek (zarówno Regi, jak i Starej Regi) poza terminami tarła oraz wiosennej i jesiennej migracji ryb - prace te nie będą wykonywane w miesiącach marzec - czerwiec i wrzesień - październik.

Przedłożona dokumentacja nie obejmowała inwentaryzacji ichtiologicznej cieków, w związku z czym, mając na uwadze fakt, iż w obrębie Regi i Starej Regi, odbywają się wędrówki oraz ciągi tarłowe minogów i ryb łososiowatych, w tym jesienne, w niniejszej decyzji wskazano, aby z realizacji prac związanych z przebudową obiektów mostowych i umacnianiem brzegów rzek wyłączyć również miesiąc listopad. Zachowanie wskazanych w postanowieniu terminów realizacji inwestycji pozwoli na sukcesywne przeprowadzenie tarła wspomnianych wyżej gatunków. W razie konieczności nadzór przyrodniczy będzie mógł wydłużyć ww. okresy, w których należy wstrzymać się z realizacją robót w obrębie cieków i obiektów mostowych. W trakcie prac budowlanych może dojść do chwilowego zmacenia wody i przepłaszania ryb. Będą to jednak oddziaływania przejściowe, które nie wpłyną negatywnie na faunę rzeczną.

W związku z powyższym należy uznać, że skala zaplanowanych prac nie wywoła trwałej zmiany środowiska przyrodniczego cieków ani nie pogorszy ich obecnego stanu. Tym samym w rzekach zachowane zostaną warunki umożliwiające bytowanie organizmów wodnych, w tym gatunków stanowiących przedmioty ochrony analizowanego obszaru Natura 2000.

Z uwagi na powyższe planowana inwestycja nie spowoduje znacząco negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze i siedliska warunkujące stan zachowania populacji gatunków chronionych w „Dorzeczu Regi”, jak również nie zakłóci dodatkowo spójności tego obszaru.

W granicach terenu przeznaczonego pod projektowaną inwestycję nie występują inne formy ochrony przyrody wymienione w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13, ze zm.), takie jak: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne lub inne obszary Natura 2000.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego, w związku z czym dotychczasowa funkcja przedmiotowego obszaru zostanie zachowana po zrealizowaniu planowanego przedsięwzięcia. Poza wycinką drzew i krzewów, zniszczeniu ulec może roślinność pobocza drogi, stanowiąca zbiorowiska antropogeniczne - przeważnie fitocenozy trawiaste z dominacją pospolitych gatunków, takich jak życica trwała, kupkówka pospolita, wiechlina roczna, rajgras wyniosły i inne.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono również obecność kilku chronionych gatunków roślin, które mogą ulec zniszczeniu w związku z realizacją prac, takich jak kocanki piaskowe w km 1+800 - 1+850 po lewej stronie drogi (przewidywany ubytek około 5 m² areálu gatunku), wilżyna ciernista w km 1+400 po prawej stronie drogi (przewidywany ubytek 3 egzemplarzy), fałdownik nastroszony w km 13+470, 13+560 i 13+900 po lewej stronie drogi (przewidywany ubytek łącznie około 35 m² areálu gatunku), widłoząb miotlasty w km 13+910 i 13+950 po lewej stronie drogi (przewidywany ubytek stanowiska o powierzchni około 0,05 m²). W odniesieniu do ww. gatunków niezbędne będzie uzyskanie wymaganych przepisami prawa derogacji, niemniej usunięcie wskazanej roślinności nie zagrazi populacji tych gatunków w skali lokalnej.

W związku z obecnością cieków naturalnych na trasie analizowanej drogi, teren zainwestowania może być wykorzystywany przez herpetofaunę, np. w okresie jej migracji. W związku z powyższym niniejszą decyzją zobowiązano inwestora, aby podczas prowadzenia prac budowlanych na czas przerw roboczych zabezpieczyć wszelkie zagłębienia i wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt, a także regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich zwierząt, a wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, należy przenieść w bezpieczne miejsce, zgodnie z przepisami prawa.

W odniesieniu do mniejszych zwierząt, dolną część ogrodzenia projektowanego zbiornika retencyjno-rozsączającego planowano wyposażyć w siatkę o mniejszych oczkach ograniczającą możliwość przedostawania się płazów, gadów oraz drobnych ssaków na teren zbiornika. W przedłożonej dokumentacji nie przedstawiono szczegółowej specyfikacji tego rozwiązania. Mając jednak na uwadze, że w projektowanym zbiorniku będą gromadzone wody opadowe z ewentualnym ładunkiem zanieczyszczeń drogowych, niniejszą decyzją doprecyzowano, aby dolną część ogrodzenia zabezpieczyć za pomocą szczelnych, litych płotków ochronnych, wykonanych z odpowiednio profilowanego tworzywa sztucznego lub prefabrykatów betonowych, zintegrowanych z ogrodzeniem, z przewieszka o długości minimum 10 cm odgiętą pod kątem 45-90° w kierunku otaczającego terenu. Rozwiązanie takie skutecznie zabezpieczy ten zbiornik przed dostępem małych zwierząt.

Przy uwzględnieniu warunków nałożonych niniejszą opinią, w szczególności dotyczących realizacji prac pod nadzorem przyrodniczym, a także przy realizacji przedsięwzięcia zgodnie z zapisami karty informacyjnej przedsięwzięcia i jej uzupełnienia, nie przewiduje się, aby inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na bioróżnorodność przedmiotowego terenu.

Teren inwestycyjny nie jest zlokalizowany w obszarach objętych szczególną ochroną krajobrazową, takich jak parki krajobrazowe, czy obszary chronionego krajobrazu. Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę istniejącego ciągu komunikacyjnego, w tym przebudowę istniejących obiektów mostowych, z których jeden zostanie wzmocniony i wyremontowany, a drugi ulegnie rozbiórce i w jego miejscu zostanie wybudowany nowy. W związku z powyższym planowana inwestycja nie będzie stanowiła zupełnie nowego elementu krajobrazu. Najistotniejszą zmianę w krajobrazie spowoduje planowana wycinka drzew rosnących wzdłuż analizowanej drogi, w szczególności ingerencja w aleje i szpalery drzew. W ramach nasadzeń kompensacyjnych przewiduje się odtworzenie charakteru alejowego drzew w pasie drogowym, ale nasadzenia te zostaną wykonane z młodych sadzonek drzew i zostaną odsunięte od jezdni poza rowy odwadniające, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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) i Stara Rega. Trasa drogi także na niewielkich fragmentach obejmuje tereny przyległe, użytkowane jako działki drogowe, zabudowa zagrodowa i mieszkaniowa, grunty orne, pastwiska, łąki oraz lasy.

9. Obszary przylegające do jezior.

Projektowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w terenie przylegającym do jezior.

10. Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

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 jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) *Rega od dopływu spod Bystrzyny do Kłępnicy* kod: RW6000114231, *Kanał Przybysław* kod: RW6000154216, *Stara Rega od Rzepczynki do ujścia* kod: RW60001142299, *Rega od Kłępnicy do Ukłej* kod: RW6000114259, *Łoźnica* kod: RW60001042349, a także na terenie zlewni jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) kod: PLGW60008.

JCWP *Rega od dopływu spod Bystrzyny do Kłępnicy* to naturalna część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, którą określono jako zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny; 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: azot ogólny, azot azotanowy, fosforany; fluoranten(w), bromowane difenyletery(b), rtęć(b), heptachlor(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi 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 zestawach działań w karcie JCWP). Dla przedmiotowej 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: 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.

JCWP Kanał Przybysław to naturalna część wód, którą określono jako niezagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Dla danej JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4, ust. 5 oraz ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

JCWP Stara Rega od Rzepczynki do ujścia to naturalna część wód charakteryzująca się dobrym stanem ekologicznym, którą określono jako niezagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Stara Rega w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz dobry stan chemiczny. Dla przedmiotowej JCWP nie zostały ustanowione odstępstwa z art. 4 ust. 4, art. 4 ust. 5, i art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

JCWP Rega od Kłępnicy do Ukłej 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: [IO, 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: fluorantenfw), bromowane difenylotetry(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.

JCWP Łoźnica to naturalna część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, którą określono jako zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Łoźnica w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników (benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w), benzo(g,h,i)perylen(w), fluoranten(w)) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla tej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Termin osiągnięcia celu środowiskowego został odroczony 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; 10, EFI+PL/ IB1_PL. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (wskazanymi w karcie 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 zestawach działań w karcie JCWP). Dla tej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej - wskaźniki/grupa wskaźników, w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy dla JCWP (odstępstwo w trybie art. 4 ust. 5 RDW) - benzo(a)piren (występowanie w wodzie), benzo(b)fluoranten (występowanie w wodzie), benzo(g,h,i)perylen (występowanie w wodzie), fluoranten (występowanie w wodzie). Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w), benzo(g,h,i)perylen(w), fluoranten(w). Jest to spowodowane czynnikami wskazanymi w karcie JCWP 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 karcie JCWP 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 (zob. kolumna pn. „Uzasadnienie braku alternatywnych opcji”). Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Natomiast ww. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym i nie są one zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tych JCWPd.

Poza tym, po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 „ustawy o oś”, 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.

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

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 poważniejszej 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 decyzje, 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



Signed by /
Podpisano przez:

Tomasz Maciej
Sobolewski

Date / Data:
2026-10-02 11:32

Otrzymują:

1. DIM Ryszard Kowalski - Pracownia Projektowa Dróg i Mostów, 71-468 Szczecin, ul. Sosnowa 6 F, działający w imieniu Województwa Zachodniopomorskiego - Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich, z siedzibą w Koszalinie przy ul. Szczecińskiej 31.
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 (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, tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Łobzie, Świdwinie, Urzędu Gminy Brzeźno, Świdwin oraz sołectw: Grabowo, Niegrzebia i Worowo.
3. aa. (IK).

Do wiadomości:

1. Wójt Gminy Świdwin, Plac Konstytucji 3 Maja 1, 78-300 Świdwin.
2. Burmistrz Świdwina, Plac Konstytucji 3 Maja 1, 78-300 Świdwin.
3. Wójt Gminy Brzeźno, Brzeźno 50, 78-316 Brzeźno.
4. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie, ul. 1 Maja 36, 75-800 Koszalin.
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Niepodległości 66, 73-150 Łobez.
6. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Gryficach, ul. Niekładzka 9, 72-300 Gryfice.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowane przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku o długości około 17 561 m. Przedmiotowa inwestycja obejmuje drogę relacji Świdwin - Łobez i zlokalizowana jest na terenie miasta i gminy Świdwin (obręby ewidencyjne: nr 0013 i 0015 m. Świdwin, Gola Dolna), gminy Brzeżno (obręb ewidencyjny Słonowice) w powiecie świdwińskim oraz gminy Łobez (obręby ewidencyjne: Grabowo, Worowo, Niegrzebina i 0002 m. Łobez) w powiecie łobeskim, w województwie zachodniopomorskim.

Zgodnie z przedstawionymi informacjami początek odcinka drogi objętego planowaną rozbudową znajduje się w miejscowości Świdwin, na skrzyżowaniu z ul. Energetyków i Niedziałkowskiego (DW 152) w postaci ronda im. Generała Romana Abrahama, a następnie przebiega śladem istniejącej ul. Szczecińskiej w kierunku m. Łobez. Koniec przedmiotowego odcinka drogi zlokalizowany jest w km 17+552, w miejscowości Łobez za skrzyżowaniem z drogą gminną, gdzie dowiązuje się do odcinka drogi objętego przebudową w ramach odrębnego etapu.

W otoczeniu analizowanej drogi zlokalizowane są budynki jednorodzinne i usługowe, zakłady przemysłowe, gospodarstwa rolne, kopalnia kruszywa w miejscowości Gola Dolna, a także liczne łąki, pola uprawne i lasy. Około w km 3+342 droga krzyżuje się z linią kolejową w postaci przejazdu kolejowego kat. B, a w km 13+903 z linią kolejową w postaci przejazdu kolejowego kat. C. Analizowana droga za pomocą obiektów mostowych z betonu zbrojonego przecina także dwa ciekі naturalne - około km 5+161 rzekę Regę, natomiast około km 10+700 rzekę Stara Rega.

Przedsięwzięcie zaplanowano z uwagi na zły stan techniczny analizowanej drogi, związany z licznymi spękaniami, ubytkami i odkształceniami nawierzchni, w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu samochodowym i pieszym. Będzie ono realizowane w ramach procedury zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

W ramach przedmiotowej inwestycji zaplanowano:

- odcinkową rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni, zjazdów, chodników, zatok autobusowych,
- odcinkowe frezowanie warstw bitumicznych istniejącej nawierzchni jezdni,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni,
- wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni,
- przebudowę istniejących przejazdów kolejowych z linią kolejową nr 202 Gdańsk Gł. - Stargard,
- budowę ciągów pieszych, lokalnie pieszo-rowerowych,
- budowę zatok autobusowych i przystanków,
- budowę elementów spowolnienia ruchu (wyspy kanalizujące ruch, azyle dla pieszych),
- przebudowę istniejących skrzyżowań i zjazdów,
- przebudowę i budowę odwodnienia drogi (kanalizacja deszczowa, rowy odwadniające),
- przebudowę mostów i przepustów,
- przebudowę i budowę oświetlenia ulicznego,
- przebudowę kolidujących z inwestycją sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna, teletechniczna, wodociągowa, kanalizacja deszczowa, sanitarna, gazowa),
- budowę zbiornika retencyjno-rozsączającego,
- wycinkę drzew i grup krzewów kolidujących z rozbudową drogi oraz chorych,

- karczowanie pni,
- wykonanie nasadzeń kompensacyjnych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego.

Po zrealizowaniu inwestycji szerokość nowej jezdni wynosić będzie 6,5 m w terenie zabudowanym i 7,0 m na szlaku, z dodatkowymi poszerzeniami na łukach poziomych. Pozostałe parametry techniczne projektowanej drogi kształtują się następująco: klasa drogi - G, kategoria ruchu - KR3, szerokość pobocza: 1,25 m, szerokość chodnika: 2,0 m, szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 3,0 m, szerokość zatoki autobusowej: 3,0 m, szerokość opaski: 0,58 m, prędkość projektowa - 50 km/h dla terenu zabudowanego ($V_m = 60$ km/h) i 70 km/h poza terenem zabudowy ($V_m = 90$ km/h).

Na odcinku miejskim w Świdwinie wzdłuż ul. Szczecińskiej zaprojektowano jednostronny chodnik z betonowej kostki brukowej o szerokości 2,0 m, a po przeciwej stronie jezdni bitumiczny ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,0 m. Droga pieszo-rowerowa zostanie wykonana na dwóch odcinkach, tj. od km 0+000,00 do km 1+345,00 (po lewej stronie) i od km 1+265,00 do km 2+497,00 (po prawej stronie).

W obrębie istniejącego obiektu mostowego na rzece Redze, zlokalizowanego w ciągu analizowanego odcinka drogi, zaplanowano wyłącznie wykonanie robót remontowo-naprawczych konstrukcji i elementów tego obiektu, z zachowaniem jego dotychczasowych parametrów geometrycznych. Z kolei obecny obiekt mostowy zlokalizowany na rzece Stara Rega ulegnie rozbiórce. W ramach planowanej inwestycji projektuje się wykonanie nowego obiektu mostowego z zachowaniem dotychczasowych podstawowych parametrów geometrycznych obiektu.

Parametry geometryczne nowego obiektu mostowego wynoszą: długość całkowita ze skrzydłami: 20,74 m, długość przęsła: 11,94 m, szerokość całkowita mostu: 11,54 m, szerokość jezdni: 7,00 m, rezerwa na ścieżkę rowerową: 2,50 m, opaska techniczna: 1,25 m, światło poziome: 10,94 m, światło pionowe: 4,25 m, rzędna spodu konstrukcji: 77,08 m n.p.m., rzędna w osi mostu: 77,94 m n.p.m., kąt skrzyżowania z osią jezdni: 90°. Na czas budowy nowego obiektu mostowego na Starej Redze zaplanowano wykonanie obiektu tymczasowego umożliwiającego przeprowadzenie ruchu.

Planowana rozbudowa drogi obejmuje również kompleksową wymianę nawierzchni torowej na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B (na długości 30 m) oraz wymianę szyn na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C (na długości 30 m).

W zakresie kanalizacji deszczowej przewidziano budowę kanałów deszczowych z rur tworzywowych PP, budowę przykanalików do projektowanych wpustów ulicznych z rur tworzywowych z PVC-U, budowę studzienek betonowych, budowę studzienek ściekowych z osadnikiem głębokości 0,5 m zwieńczonych wpustem ulicznym, budowę komory żelbetowej prefabrykowanej, budowę urządzeń podczyszczających (separatorów i osadników wirowych), budowę wylotów prefabrykowanych, przebudowę przepustów drogowych, zabudowę odcinków rowów przydrożnych, budowę zbiornika retencyjno-rozsączającego otwartego oraz budowę retencji kanałowej w żelbetowych kanałach o przekroju prostokątnym. Na terenie miejscowości zlokalizowanych na trasie analizowanej drogi zaprojektowano zamknięte układy kanalizacji deszczowej. Z kolei wody opadowe z odcinków pomiędzy miejscowościami odprowadzane będą powierzchniowo do przebudowywanych i istniejących rowów drogowych oraz do projektowanego zbiornika retencyjno-rozsączającego. Odprowadzanie wód z zamkniętych układów kanalizacji deszczowej będzie odbywało się za pomocą prefabrykowanych wylotów do istniejących odbiorników, tj. rowów, cieków, rzek.