

## DECYZJA 12/2023

### o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 ust. 1 pkt 1, 1a i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094, zmiana z 2023r.: poz. 1113, poz. 1501, 1506, 1719, 1688, 1890 oraz poz. 2029) oraz na podstawie 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 2023 r., poz. 775; zm. z 2023 r., poz. 803), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 11.01.2022r. (data wpływu 18.01.2022r.), uzupełnionego dnia 09.02.2022r. i dnia 24.02.2022r., Pana Jarosława Matuszaka – Pracownia Projektowa „PROJBUD” z siedzibą przy ul. Poznańskiej 36 w Inowrocławiu – Pełnomocnika Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich z siedzibą przy ul. Szczecińskiej 31 w Koszalinie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody, na realizację przedsięwzięcia pn.:

**„Budowa obejścia m. Łobez – połączenie dróg wojewódzkich nr 147, 148 z 151,”**

**orzekam**

- I. Odstąpić od nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie obejścia m. Łobez – połączenie dróg wojewódzkich nr 147, 148 z 151.”**
- II. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko gruntowo-wodne:**
  1. 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.
  2. W fazie budowy, w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przed przedostaniem się szkodliwych substancji do ziemi. Na terenie zaplecza powinny być dostępne substancje do ewentualnego neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń.
  3. Zapewnić właściwe i zgodne z obowiązującymi przepisami gospodarowanie odpadami wytwarzanymi na wszystkich etapach przedsięwzięcia, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach w sposób zabezpieczający środowisko przed ewentualnym zanieczyszczeniem, nie powodując utrudnień komunikacyjnych oraz zapewniając ich sprawny odbiór przez specjalistyczne firmy posiadające stosowne zezwolenia, w celu odzysku lub unieszkodliwiania. Należy zabezpieczyć miejsca magazynowania odpadów podczas fazy realizacji przed wpływem czynników atmosferycznych (przed rozwiewaniem).

4. Zaplecze budowy należy zaopatrzyć w przenośne zbiorniki wybieralne do gromadzenia ścieków bytowych, które będą wywożone przez uprawniony podmiot.
5. Zabrania się wylewania olejów oraz innych substancji niebezpiecznych do gruntu.
6. 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.
7. Należy przeprowadzać stałą kontrolę sprzętu używanego podczas realizacji inwestycji pod kątem możliwych wycieków i awarii.
8. Budowę obiektu mostowego prowadzić w sposób niepowodujący zakłócenia spływu rzeki Regi oraz reżimu hydraulicznego cieków, z zachowaniem ciągłości koryta ekologicznego rzeki Regi.
9. Na etapie realizacji inwestycji zabezpieczyć koryto rzeki przed przedostawaniem się odpadów budowlanych pochodzących z budowy nowego obiektu.
10. Zaplecze budowy należy zorganizować poza obszarami zbiorników, cieków wodnych, stref zagrożenia powodzią oraz terenem ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej (bufor bezpieczeństwa min. 100 m) w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalną ingerencję w powierzchnię terenu, z przywróceniem stanu pierwotnego po zakończeniu prac.
11. W czasie prowadzenia robót na wykonawcę prac należy nałożyć obowiązek posiadania sorbentów oraz odpowiednich, atestowanych i zgodnych z obowiązującymi przepisami urządzeń służących zabezpieczeniu wód płynących przed przemieszczeniem się plam substancji ropopochodnych (zapory olejowe).

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

1. Prace o zwiększonej emisji hałasu wykonywać wyłącznie w porze dziennej w godzinach 6.00 - 22.00, z ich ograniczeniem w godzinach wieczornych tj. od 18.00 do 22.00. Dopuszcza się prowadzenie tych prac w godzinach nocnych wyłącznie w przypadku uzasadnienia względami technologicznymi.
2. Zaplecze budowlane, miejsce magazynowania materiałów budowlanych i odpadów zorganizować na nawierzchni zabezpieczającej przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego (np. płyty betonowe), w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni.
3. Plac budowy oraz bazę materiałowo-sprzętową zlokalizować zachowując bufor 100 m od cieków (rzeka Rega).
4. Wyraźnie ogrodzić teren placu budowy, aby nie dochodziło do niekontrolowanego wykroczenia poza ten teren (w tym w siedliska przyrodnicze, siedliska stwierdzonych gatunków).
5. Przed rozpoczęciem inwestycji należy wykonać szczegółową inwentaryzację dendrologiczną drzew i krzewów przewidzianych do wycinki, wraz z inwentaryzacją omiotologiczną/chiropterologiczną pod kątem zasiedlenia ich przez ptaki/nietoperze.
6. Drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie prac budowlanych nieprzewidziane

- do wycinki zabezpieczyć na okres budowy przed uszkodzeniami mechanicznymi np. poprzez ich owinięcie matami słomianymi, a następnie oszalowanie deskami. Po zakończeniu prac wykonać demontaż zabezpieczenia.
7. Prace w strefie korzeniowej powinny być wykonywane ręcznie. Ponadto należy wykluczyć możliwość gromadzenia materiałów budowlanych, magazynowania odpadów i organizacji miejsc postojowych sprzętu budowlanego w ich bezpośrednim sąsiedztwie, a w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach zasypywać w jak najkrótszym czasie; w przypadku prowadzenia prac w okresie wegetacyjnym - po zasypaniu wykopów drzewa obficie podlać, natomiast w okresie jesienno-zimowego spoczynku - korzenie owinać jutą lub matami w celu ochrony przed niską temperaturą.
  8. Prace wycinkowe zrealizować poza sezonem lęgowym ptaków.
  9. Stwierdzone siedliska herpetofauny zabezpieczyć tymczasowym ogrodzeniem ochronnym wykonanym z materiału wytrzymałego, o zwartej strukturze np. folii polimerowej szczelnej (bez perforacji), z zakończeniami w kształcie litery „U”, powodującym zmianę kierunku ruchu zwierząt oraz o wymiarach minimalnych: wysokość 50 cm, głębokość zakopana w gruncie 20 cm z odgiętą górną krawędzią na zewnątrz drogi pod kątem 45-90°, tworzącym przewieszkę o długości 5-10 cm.
  10. Koryto rzeki Regi należy zabezpieczyć przed możliwością wpadania do niego odpadów, czy też materiałów budowlanych.
  11. Wykopy przeprowadzić w jednym ciągu technologicznym, a w przypadku braku takiej możliwości powstałe wykopy zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich drobnych zwierząt, a w przypadku ich przedostania się do wykopów, przenieść je poza obszar oddziaływania prac, w miejsca dogodne siedliskowo.
  12. Prace realizacyjne prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie m.in.:
    - wykonanie szczegółowej inwentaryzacji dendrologicznej drzew przeznaczonych do wycinki, przed przystąpieniem do prac wycinkowych,
    - nadzór nad prowadzeniem prac wycinkowych,
    - bieżąca kontrola terenu budowy oraz rejonu prowadzonych prac pod kątem występowania gatunków podlegających ochronie;
    - nadzór nad ewentualnym przenoszeniem gatunków chronionych oraz wybór odpowiedniego miejsca, w które mają być przeniesione,
    - kontrola wykonania ogrodzeń herpetologicznych oraz wygradzenia siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków;
    - kontrola wykonania ogrodzeń herpetologicznych oraz wygradzenia siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, wskazywanie lokalizacji zawieszenia skrzynek lęgowych oraz schronów dla nietoperzy.
  13. Oświetlenie należy zrealizować w taki sposób, aby strumienie światła były kierowane wyłącznie na określoną powierzchnię, nie należy przy tym stosować lamp rtęciowych o silnym białym świetle, a także lamp o wysokiej emisji promieni UV - zaleca się zatem stosować lampy sodowe lub LED.
  14. Wykonać nasadzenia zastępcze. Do nasadzeń należy zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej, o obwodzie co najmniej

14 cm, tak aby w możliwie najkrótszym czasie mogły pełnić takie same funkcje, jak drzewa usunięte. Posadzone drzewa przez co najmniej pierwsze 3 lata od ich posadzenia należy pielęgnować oraz prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń drzew. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1, najpóźniej w następnym roku kalendarzowym, pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata. Z przeprowadzonej kompensacji przyrodniczej należy przedłożyć sprawozdanie do tut. Organu. Z uwagi na fakt, iż niektóre krzewy mogą zwabiać ptaki w okolice drogi zwiększając ich śmiertelność w wyniku kolizji z pojazdami, w okolicach pasa drogowego zrezygnowano z nasadzeń krzewów.

15. W ramach odtworzenia siedlisk ptaków i nietoperzy należy zawiesić: 10 skrzynek lęgowych typu A, 10 skrzynek lęgowych typu B, 12 schronów dla nietoperzy. Skrzynki i schrony powinny być wykonane z drewna lub trocinobetonu i należy je zawiesić na drzewach na wysokości 3-5 m. Zamontowane budki należy kontrolować i czyścić poza okresem lęgowym ptaków. Należy przedłożyć sprawozdanie z przeprowadzonych czynności do tut. Organu. W sprawozdaniu należy podać m.in. liczbę zamontowanych budek lęgowych dla ptaków i skrzynek dla nietoperzy, ich lokalizację wraz uzasadnieniem wyboru danej lokalizacji oraz z dokumentacją fotograficzną. Powyższe czynności należy wykonać przed oddaniem inwestycji do użytkowania.
16. Po zakończeniu inwestycji na długości 100 m po obu stronach mostu zastosować stałe płotki naprowadzające wykonane np. z prefabrykatów betonowych, wytrzymałego tworzywa sztucznego lub metalu, o parametrach zbliżonych do płotków tymczasowych.
17. Po oddaniu inwestycji do użytkowania, należy wykonać pomiary kontrolne hałasu. Pomiary należy wykonać w okresie największego spodziewanego natężenia ruchu. Wyniki pomiarów należy przedłożyć do weryfikacji organowi gminy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie.

### Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 11.01.2022r. (data wpływu 18.01.2022r.), uzupełnionym dnia 09.02.2022r. i dnia 24.02.2022r., Pan Jarosław Matuszak – Pracownia Projektowa „PROJBUD” z siedzibą przy ul. Poznańskiej 36 w Inowrocławiu – Pełnomocnik Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich z siedzibą przy ul. Szczecińskiej 31 w Koszalinie zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody, na realizację przedsięwzięcia pn.:

**„Budowa obejścia m. Łobez – połączenie dróg wojewódzkich nr 147, 148 z 151.”**

Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, mapy ewidencyjne w skali 1:2000 - 4 sztuki oraz wypisy z rejestru gruntów.

Po analizie przedłożonych materiałów stwierdzono, że przedmiotowa inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (j.t. Dz. U. z 2019r., poz. 1839 z późn. zm.), 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”, a tym samym przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2023r., poz. 1094 z późn. zm.), 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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.), 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 28.02.2023r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (pismo Nr IK.6220.2.2022.MM.4), Powiatowego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Łobzie (pismo Nr IK.6220.2.2022.MM.6) oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Szczecinie, Zarząd Zlewni w Gryficach (pismo Nr IK.6220.2.2022.MM.5) o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łobzie w opinii sanitarnej Nr ZNS.9022.2.1.14.2022 z dnia 10.03.2022r. 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.1.4360.39.2022.AZ z dnia 10.03.2022r. (data wpływu 16.03.2022r.) 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, w postanowieniu z dnia 25.08.2023r. znak: WST-K.4220.80.2022.EP.AC.9 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, natomiast istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które zostały w niej zawarte.

W przypadku postępowań, gdzie liczba stron przekracza 10, stosuje się zapisy art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.) oraz art. 49 kpa, w których strony zawiadamia się o wydawanych dokumentach obwieszczeniem Burmistrza na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Łobzie i tablicach ogłoszeń Urzędu. 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 oraz na stronie internetowej bip.lobez.pl.

Na terenie inwestycyjnym nie obowiązują plany zagospodarowania przestrzennego.

Przy klasyfikacji przedsięwzięcia uwzględniono szczegółowe uwarunkowania znajdujące się w art. 63 ust.1 w związku z art. 63 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2023r., poz. 1049 z późn. zm.).

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.

Inwestycja polega na budowie drogi stanowiącej obejście miasta Łobez i łączącej drogi wojewódzkie nr 147 i 148 z drogą wojewódzką nr 151. Obejście będzie realizowane na odcinku od ul. Armii Krajowej (DW 147) w obszarze skrzyżowania z drogą gminną (ul. Przedmiejska) do DW 151 (Szosa Świdwińska) w miejscowości Łobez, gmina Łobez, powiat łobeski, województwo zachodniopomorskie. Długość całkowita planowanej inwestycji wynosi ok 2,5 km (w tym 1400 m nowej drogi oraz 1100 m w śladzie istniejących dróg - przebudowa). Obszar inwestycji położony jest po północnej stronie miasta Łobez, w granicach administracyjnych gminy. Trasa planowanego obejścia przebiega od ul. Armii Krajowej w Łobzie przez ul. Przemysłową w Łobzie, przechodząc na stronę wschodnią miasta poprzez nieużytki, niewielki młody kompleks leśny oraz przechodzi przez dolinę rzeki Regi. Końcem inwestycji jest skrzyżowanie z DW151 zaraz za Przedsiębiorstwem Przemysłu Ziemiaczanego Nowamyl przy ul. Szosa Świdwińska w Łobzie. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją działki, na których planowana jest inwestycja nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Teren objęty opracowaniem częściowo położony jest w obrębie obszaru Natura 2000 tj.: Dorzecze Regi PLH320049.

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

Podstawowym celem inwestycji jest ograniczenie ilości pojazdów przejeżdżających przez m. Łobez oraz to co się z tym wiąże, czyli:

- zwiększenie przepustowości skrzyżowań w mieście,
- zmniejszenie hałasu wywoływanego ruchem pojazdów,
- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza w mieście,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych.

Proponowany przebieg obejścia zlokalizowany jest w Łobzie od ul. Armii Krajowej (przed skrzyżowaniem z ul. Przedmiejską, następnie ul. Przemysłową do skrzyżowania z ul. Boczna). W obszarze miejskim zabudowanym istniejącą infrastrukturą drogową od ul. Przedmiejskiej do ul. Bocznej odwodnienie odbywa się do istniejącej kanalizacji deszczowej. Teren posiada oświetlenie uliczne. W stanie istniejącym w dalszym obszarze objętym inwestycją występują pola i nieużytki częściowo zadrzewione oraz rzeka Rega zlokalizowana poprzecznie do planowanej osi inwestycji. Na końcowym odcinku planuje się dowiązanie obejścia do drogi wojewódzkiej nr 151 (ul. Szosa Świdwińska). W zakresie inwestycji występują miejscowo następujące sieci:

- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć kanalizacji deszczowej,
- sieć energetyczna,
- sieć teletechniczna,
- sieć gazociągowa.

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę konstrukcji odcinka drogi wojewódzkiej nr 147 oraz drogi powiatowej (ul. Przemysłowej) wcielając ją w przebieg obejścia z przebudową odcinków dróg podrzędnych m.in. powstałego starodroża dróg wojewódzkich DW 147 i DW 148 oraz drogi powiatowej - ul. Rolnej,
- budowę odcinka drogowego obejścia poprzez teren nieurbanizowany dowiązując obejście do drogi wojewódzkiej nr 151 wraz przebudową dowiązań na DW 151,
- przebudowę i/lub budowę przepustów drogowych,
- przebudowę i/lub budowę istniejących zjazdów do przyległych nieruchomości z uwagi na konieczność dowiązania do projektowanego zagospodarowania terenu,
- przebudowę i/lub budowę zjazdów publicznych/włączeń dróg wewnętrznych,
- wykonanie dojeżdżających pieszych i chodników celem zapewniania skomunikowania z istniejącą infrastrukturą dla pieszych,
- wykonanie obramowań jezdni z krawężników/oporników betonowych na odcinkach o przekroju ulicznym,
- wykonanie dróg zbiorczych,
- wykonanie obramowania betonowego chodników/dojeżdżających,
- wykonanie drogi dla pieszych i rowerzystów,
- wykonanie ścieżki rowerowej,
- wykonanie doświetlenia przejść dla pieszych oraz skrzyżowań,
- przebudowę i budowę skrzyżowań w ciągu obejścia,
- wykonanie zatok/peronów autobusowych,
- wykonanie rowów odwadniających i/lub kanalizacji deszczowej,
- wycinka kolidującego zadrzewienia,
- wykonanie nasadzeń kompensacyjnych,

- oznakowanie pionowe i poziome,
- przebudowę wszystkich wymaganych/wskazanych na etapie uzgadniania dokumentacji technicznej urządzeń i sieci gestorów, których sieć/urządzenia znajdują się w obszarze oddziaływania inwestycji,
- wykonanie kanalizacji deszczowej w celu prawidłowego odwodnienia jezdni w przekroju ulicznym,
- wykonanie przepustów suchych na ciekach wodnych oraz obiektu mostowego na rzece Rega,
- w wyniku prowadzonych prac może wystąpić konieczność reprofilacji istniejących skarp oraz wykonanie oczyszczenia i wyprofilowania istniejących rowów lub/i muld odwadniających,
- w celu prawidłowego odwodnienia dopuszcza się wykonanie odwodnienia liniowego w postaci zaniżenia kostki granitowej/kamiennej/betonowej, jak i ścieków korytkowych prefabrykowanych,
- projektuje się humusowanie i obsianie trawą projektowych obszarów zieleni,
- w przypadku wskazania konieczności wyznaczenia miejsc postojowych na projektowanej trasie, dopuszcza się wykonanie miejsc parkingowych,
- w ciągu inwestycji projektuje się wykonanie barier sprężystych w celu zabezpieczenia miejsc niebezpiecznych,
- w zależności od wyboru typu skrzyżowania na włączeniu do DW151 dopuszcza się przebudowę istniejącego przejazdu kolejowego na drodze do Niegrzebii,
- w przypadku braku zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych (światłowodowych) dopuszcza się budowę kanału technologicznego wzdłuż obejścia.

Parametry techniczne budowanego odcinka klasy G:

- klasa drogi – G,
- obciążenie (nośność nawierzchni) -115 kN/oś,
- prędkość projektowa -  $V_p = 50-60$  km/h,
- prędkość miarodajna  $V_m = 70-90$  km/h,
- przekrój drogi - drogowy oraz uliczny,
- jezdnia - szerokości 7,0 m (2x3,5 m) z poszerzeniami wymaganymi przez odrębne przepisy na łukach poziomych, dopuszcza się realizację dodatkowych pasów dla relacji skrajnych,
- pobocze - szerokość do 1,5 m,
- skarpy - ukształtowanie w spadku 1:1,5,
- długość całkowita - ok. 2,5 km,
- teren w otoczeniu drogi - droga przebiega częściowo w obszarze zabudowanym jak i poza nim.

Odwodnienie drogi w zakresie projektowanego opracowania planuje się odcinkowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących i/lub projektowanych rowów odwadniających oraz odcinkowo poprzez projektowaną i/lub istniejącą kanalizację deszczową do istniejących i/lub projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej. W stanie istniejącym projektowane obejście posiada uzbrojenie terenu w zakresie sieci teletechnicznej, elektroenergetycznej oraz wodociągowej, kanalizacji sanitarnej/deszczowej, sieci gazowej. Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia, zakłada się, że powierzchnia terenu wykorzystana na stałe pod budowę obejścia m. Łobez wyniesie ok. 37,9 ha i stanowi w części utwardzony pas drogowy oraz powierzchnię obecnie czynną biologicznie. Inwestycja w pierwszej kolejności będzie miała usunięty humus w zakresie korytarza pod główny szlak drogi, który będzie używany do komunikacji pomiędzy frontami robót.

Podczas realizacji przedsięwzięcia zostanie wyodrębniony teren przeznaczony pod plac budowy, bazę materiałową. Teren techniczny zostanie tymczasowo utwardzony i zdemontowany po zakończeniu prac. Wykonawca będzie miał obowiązek w pierwszej kolejności wykorzystać teren wcześniej utwardzony/przekształcony minimalizując wykorzystanie terenu z powierzchnią biologicznie czynną. Jeżeli wykorzystanie terenu naturalnego będzie nieuniknione po okresie prac budowlanych teren techniczny zostanie przywrócony do stanu pierwotnego tzn. zostanie zaorany i obsiany roślinnością np. mieszanką traw. Drogi technologiczne będą związane z korytarzem projektowanych dróg i nie będzie dochodziło do zajęcia nowego terenu.

Teren wyłączony z organizacji zapleczy budowy, baz materiałowych/odpadów to: (jeżeli będą zlokalizowane na nowym terenie nie mogą wychodzić poza zakres oddziaływania inwestycji):

- miejsca w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej - odległość min. 100 m,
- poza obszarami podtopień lokalnych cieków oraz terenami powodziowymi,
- miejsca w bliskości cieków - odległość min. 100 m: inwestycja przecina ciek - rzekę „Rega” - płynie ona po północno-wschodniej stronie inwestycji.

Obiekt mostowy na rzece „Rega” zaprojektowany zostanie tak, aby przekraczać w całości koryto rzeki nie zmieniając jego ukształtowania, nie będzie on również wprowadzał barier w przepływie wody.

Planuje się most trzyprzęsłowy, o konstrukcji ciągłej płytowo-belkowej. Rozpiętość przęsła środkowego (nurtowego) to 27,2 m, przęsła skrajne jako przejścia dla zwierząt o rozpiętości 11,80 m. Pomost stanowi płyta żelbetowa o grubości 24 cm, szerokość obiektu to 14,88 m, jezdnia 7,60 m, ciąg pieszo-rowerowy 4,0 m, chodnik dla obsługi 1,2 m. Podpory mostu stanowią przyczółki żelbetowe masywne ze skrzydłami bocznymi, podpory pośrednie stanowią filary słupowe. Obiekt posadowiony pośrednio na palach CFA. Fundamenty będą w ściankach szczelnych traconych. Wzdłuż stożków przyczółków przewidziano obrzeże betonowe.

Na czas prowadzenia robót przewidziano do wykonania rusztowania, pomosty oraz ekrany z drewna lub siatki zabezpieczające rzekę przed dostaniem się elementów budowlanych do wody.

Teren prowadzonych prac zostanie zabezpieczony płotkami ochronnymi, uniemożliwiającymi przedostanie się płazów i gadów do strefy realizacji robót.

Budowa obejścia m. Łobez zmniejszy ilości pojazdów przejeżdżających przez Centrum oraz to, co się z tym wiąże, czyli: zwiększy przepustowość skrzyżowań w mieście, zmniejszy oddziaływanie hałasu wywoływanego ruchem, zmniejszy emisję zanieczyszczeń do powietrza w mieście, a przede wszystkim poprawi bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych w Centrum. Przedsięwzięcie drogowe będzie podlegało okresowym przeglądom, remontom i konserwacjom.

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 oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

W strefie bezpośredniego oddziaływania, w południowej części działki nr 106/11 jest zlokalizowana elektrownia fotowoltaiczna.

Ponadto, na terenie części działki 106/11 o. 2 m. Łobez, planowana jest budowa kolejnej farmy fotowoltaicznej, wzdłuż rzeki Regi, o mocy do 1 MW, na obszarze 5,932 ha. Całkowita powierzchnia działki pod planowaną inwestycję wynosi 29,44 ha (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Nr 11/2023 z dnia 31.10.2023r.).

Jednocześnie, część działki 106/11 o. 2 m. Łobez zajmie przedmiotowa inwestycja drogowa.

Ponadto, planowane inwestycje, dla których wydano decyzję środowiskową, bądź postępowanie jest w toku graniczą z południową częścią działki (dz. nr 107, obręb 2 m. Łobez) oraz w kierunku wschodnim od planowanej granicy inwestycji w odległości ok. 1,5 km dz. nr ew. 28/4, 28/6, 38/20, 40 obręb Suliszewice, gm. Łobez oraz na dz. nr ew. 209, obręb Wysiedle, gm. Łobez. Inwestycje te jednak nie są ze sobą powiązane funkcjonalnie, technologicznie i technicznie. Oddziaływanie planowanej inwestycji, przy zachowaniu warunków określonych w niniejszej decyzji, powinno zamknąć się w granicach wyznaczonych części działek pod planowane przedsięwzięcie i buforu 100 m, dlatego nie przewiduje się oddziaływania skumulowanego.

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

Z uwagi na przebieg drogi w zróżnicowanym terenie, jej poszczególne odcinki charakteryzują się zróżnicowanym poziomem bioróżnorodności. Należy wskazać, że w zasadzie początkowy odcinek drogi przebiegający przez tereny zabudowane m. Łobez nie charakteryzuje się wysokim nasyceniem walorów przyrodniczych, natomiast o zwiększonej bioróżnorodności możemy mówić w odniesieniu do dalszego odcinka drogi, przebiegającego po nowym śladzie. Na odcinku przebiegającym pośród zabudowy, z elementów przyrodniczych w zasadzie zidentyfikowano drzewa porastające pas drogowy oraz zbiorowiska roślinności synantropijnej. Natomiast na nowym przebiegu drogi zidentyfikowano zarówno nieużytki porolne, w granicach których stwierdzono występowanie zbiorowisk chwastów segetalnych, zbiorowisk ruderalnych, łąkowych oraz zadrzewień; kompleks leśny, przez którego północną granicę przebiega inwestycja wykorzystując m.in. obecną przecinkę wykonaną pod linię energetyczną; łąki wilgotne w rejonie rzeki Regi z szuwarem turzycowym; zadrzewienia w rejonie koryta rzeki.

Z przeprowadzonej na potrzeby przedsięwzięcia inwentaryzacji przyrodniczej wynika, że pod względem siedlisk przyrodniczych w rejonie Regi zidentyfikowano występowanie siedliska o kodzie 91E0-3 Niżowy łąg jesionowo-olszowy *Faxino-Allnetum* rozwijającego się w obrębie wąskiego, liniowego pasa drzew przy brzegu rzeki, o niewielkiej powierzchni, posiadającego zaburzoną strukturę gatunkową, którego stan zachowania uznano jako zły. Na pozostałym przebiegu drogi stwierdzono trawniki miejskie, zbiorowiska ruderalne z klasy *Artemisieta*, ubogą gatunkowo łąkę o zaburzonej strukturze fitytosocjologicznej zdominowanej przez wyczyńnic łąkowy oraz zieleni ogrodową. Z gatunków chronionych stwierdzono występowanie kocanek piaszkowych oraz dzięgla (arcydzięgla) litwora.

Z kolei pod względem faunistycznym na przebiegu drogi stwierdzono występowanie różnych grup zwierząt, tj. bezkręgowców (motyle, trzmiele, ślimaki), ryb (troć wędrowna, łosoś, pstrąg potokowy, lipień), płazów i gadów (żaba trawna, żaba śmieszka, ropucha szara, jaszczurka zwinka, zaskroniec zwyczajny, żmija zygzakowata), ptaków (sikora czamogłówka, zięba, trznadel, sikora bogatka, sójka, pliszka siwa, szpak, piegża, potrzos, kawka, kopciuszek, kos, łożówka, wróbel, myszołów, wilga, gołąb grzywacz, krzyżówka, dzięcioł średni, świergotek łąkowy, mazurek, sroka, wrona siwa, bażant, przepiórka, kruk, skowronek, jerzyk, kukułka, kuropatwa, drozd śpiewak, makolągwa), ssaków (dzik, zając szarak, sarna, lis rudy, kuna domowa, bóbr europejski, wydra, ryjówka aksamitna, kret europejski, szczur wędrowny, karlik malutki, karlik większy, mroczek późny, borowiec wielki, nocek rudy). Stwierdzono również, że zarówno koryto jak i dolina rzeki Regi stanowi korytarz migracyjny zarówno dla ryb (głównie ryb z rodziny łososiowatych, które przepływają w górę rzeki w celu odbycia tarła), herpetofauny, jak i ssaków (głównie wydry, bobra, kuny, nietoperzy).

Jak wynika z zakresu planowanych prac, z uwagi na kolizję przedsięwzięcia z wysoką szatą roślinną, zajdzie konieczność wykonania prac wycinkowych. Jak wskazano w przedłożonej dokumentacji, przewiduje się wycinkę drzew głównie z uwagi na kolizję z jezdnią, ciągiem pieszym/rowerowym, zagrożeniem podcięcia systemów korzeniowych z uwagi na bliskość inwestycji, rowem odwadniającym, obiektem mostowym. Większość z kolizyjnych drzew charakteryzuje się dobrym stanem zdrowotnym, a dodatkowo część z nich dość dużymi obwodami (ok. 120-240 cm). Do wycinki przewidziano takie gatunki drzew jak: lipa drobnolistna, klon zwyczajny, klon jawor, brzoza brodawkowata, wierzba biała, dąb szypułkowy, topola osika, topola mieszańcowa, orzech włoski, świerk pospolity, dąb czerwony, buk zwyczajny, sosna pospolita, jabłoń domowa, jesion wyniosły, śliwa domowa, daglezja oraz krzewów: bez czarny, żywotnik, lilak pospolity. Z inwentaryzacji wynika, że na obszarze inwestycyjnym i w bliskim sąsiedztwie drogi zidentyfikowano 23 drzewa, w których stwierdzono dziuple lub gniazda w koronie - zajętych było 7 dziupli i 4 gniazda (szpak, bogatka, sierpówka, dzwonec, kos, sroka, zięba). Lokalizacja drzew dziuplastych to w zasadzie początkowy odcinek przedsięwzięcia w rejonie ul. Armii Krajowej (G1-G6), na dalszym odcinku w rejonie ul. Bema (G7, G19), ul. Rolnej (G8-G10) natomiast pozostałe zidentyfikowano na obszarze, w którym planowane jest poprowadzenie drogi po nowym śladzie. Zidentyfikowane drzewa stanowią istniejące i potencjalne siedliska chronionych gatunków ptaków/nietoperzy (szczególnie dziuplaste), wobec tego istotne jest poprowadzenie prac przygotowawczych w taki sposób, aby zminimalizować negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na te grupy zwierząt. Wobec tego prace wycinkowe należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków. Z uwagi na fakt, iż wycinka drzew będzie wiązać się z utratą miejsc żerowania, odpoczynku, czy też rozrodu ptaków, jak również fakt, iż część drzew zostanie wyciętych w rejonie rzeki Regi, gdzie stwierdzono aktywność nietoperzy zarówno podczas przemieszczania się jak i żerowania, niezbędne jest odtworzenie siedlisk ptaków i nietoperzy w postaci montażu skrzynek lęgowych oraz schronów dla nietoperzy w miejscach zbliżonych do usuwania ich dotychczasowych siedlisk. Wobec tego należy zawiesić 10 skrzynek lęgowych typu A, 10 skrzynek lęgowych typu B, 12 schronów dla nietoperzy. Skrzynki i schrony powinny być wykonane z drewna lub trocinobetonu i należy je zawiesić na drzewach na wysokości 3-5 m. Powyższe prace należy przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Zamontowane budki kontrolować i czyścić poza okresem lęgowym ptaków. Należy przedłożyć sprawozdanie z przeprowadzonych czynności do RDOŚ Szczecin. W sprawozdaniu należy podać m.in. liczbę zamontowanych budek lęgowych dla ptaków i skrzynek dla nietoperzy, ich lokalizację wraz uzasadnieniem wyboru danej lokalizacji oraz z dokumentacją fotograficzną. Powyższe czynności należy wykonać przed oddaniem inwestycji do użytkowania.

Drzewa nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć poprzez owinięcie ich pni matami słomianymi, a następnie oszalować deskami do wysokości pierwszych gałęzi, natomiast roboty w strefie korzeniowej powinny być wykonywane ręcznie. Ponadto należy wykluczyć możliwość gromadzenia materiałów budowlanych, magazynowania odpadów i organizacji miejsc postojowych sprzętu budowlanego w ich bezpośrednim sąsiedztwie, a w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach zasypywać w jak najkrótszym czasie; w przypadku prowadzenia prac w okresie wegetacyjnym - po zasypaniu wykopów drzewa obficie podlać, natomiast w okresie jesienno-zimowego spoczynku - korzenie owinąć jutą lub matami w celu ochrony przed niską temperaturą.

Z uwagi na aktywność zwierząt w rejonie projektowanego mostu, w tym w szczególności nietoperzy, należy zastosować odpowiednie oświetlenie, które ograniczy możliwość wabienia owadów przez światło. Wobec tego oświetlenie należy zrealizować w taki sposób, aby strumienie światła były kierowane wyłącznie na określoną powierzchnię, nie należy przy tym stosować lamp rtęciowych o silnym białym świetle, a także lamp o wysokiej emisji promieni UV - zaleca się zatem stosować lampy sodowe lub LED.

Dodatkowo, z uwagi na znaczącą wycinkę drzew w dobrym stanie zdrowotnym, niezbędne jest wyrównanie strat przyrodniczych poprzez wykonanie nasadzeń. W dokumentacji wskazano, że liczba usuwanych drzew wymagających kompensacji wynosi 158 szt., jednak jak wskazano w jednym z uzupełnień, wykorzystując w pełni dostępność miejsca, przewidziano wykonanie nasadzeń w liczbie 286 szt. Do nasadzeń przewidziano takie gatunki jak: klon zwyczajny, klon jawor, lipa drobnolistna, olsza czarna (w rejonie Regi). Wskazano, że drzewa zostaną posadzone wzdłuż drogi, po jej obu stronach, minimum 3 m od krawędzi jezdni. Do nasadzeń należy zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej, o obwodzie co najmniej 14 cm tak, aby w możliwie najkrótszym czasie mogły pełnić takie same funkcje jak drzewa usunięte. Posadzone drzewa przez co najmniej pierwsze 3 lata od ich posadzenia należy pielęgnować oraz prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń drzew. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1, najpóźniej w następnym roku kalendarzowym, pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata. Z przeprowadzonej kompensacji przyrodniczej należy przedłożyć sprawozdanie do RDOŚ Szczecin. Z uwagi na fakt, iż niektóre krzewy mogą zwabiać ptaki w okolice drogi zwiększając ich śmiertelność w wyniku kolizji z pojazdami, w okolicach pasa drogowego zrezygnowano z nasadzeń krzewów.

Z uwagi na fakt, iż planowany do realizacji odcinek drogi w rejonie rzeki Regi odznacza się dużą bioróżnorodnością, prace w tym rejonie należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie m.in.:

- wykonanie szczegółowej inwentaryzacji dendrologicznej drzew przeznaczonych do wycinki, przed przystąpieniem do prac wycinkowych,
- nadzór nad prowadzeniem prac wycinkowych,
- bieżąca kontrola terenu budowy oraz rejonu prowadzonych prac pod kątem występowania gatunków podlegających ochronie;
- nadzór nad ewentualnym przenoszeniem gatunków chronionych oraz wybór odpowiedniego miejsca, w które mają być przeniesione,
- kontrola wykonania ogrodzeń herpetologicznych oraz wygradzenia siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków.

Realizacja inwestycji przy uwzględnieniu powyższych założeń nie wpłynie negatywnie na rozpoznane elementy środowiska przyrodniczego, w tym na ww. obszar Natura 2000.

Należy również wskazać, że w odniesieniu do gatunków chronionych obowiązuje przestrzeganie zapisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336).

Wyniki inwentaryzacji wskazują, iż w rejonie przedsięwzięcia rozpoznano 5 obszarów stanowiących siedliska herpetofauny (sztuczny zbiornik, starorzecze, rzeka Rega). Mimo, iż przedsięwzięcie poza korytem rzeki nie ingeruje bezpośrednio w stwierdzone siedliska płazów, zamierzony zakres prac może powodować negatywny wpływ na herpetofaunę, która znalazłaby się na placu budowy. W związku z powyższym, w celu ograniczenia możliwości wnikania przedstawicieli tej grupy zwierząt na plac budowy należy stwierdzone siedliska zabezpieczyć tymczasowym ogrodzeniem ochronnym wykonanym z materiału wytrzymałego, o zwartej strukturze np. folii polimerowej szczelnej (bez perforacji), z zakończeniami w kształcie litery „U”, powodującym zmianę kierunku ruchu zwierząt oraz o wymiarach minimalnych: wysokość 50 cm, głębokość zakopana w gruncie 20 cm z odgiętą górną krawędzią na zewnątrz drogi pod kątem 45-90°, tworzącym przewieszkę o długości 5-10 cm.

Koryto rzeki należy również zabezpieczyć przed możliwością wpadania do niego odpadów, czy też materiałów budowlanych. Ponadto, wykopy należy zabezpieczyć przed możliwością wpadania do nich zwierząt, a w razie ich stwierdzenia, przenieść je poza zasięg oddziaływania prac w miejsca dogodnie siedliskowo. Aby zminimalizować ryzyko śmiertelności płazów w wyniku kolizji z pojazdami, należy zastosować płotki naprowadzające, które wytyczą szlak migracji płazów tak, aby nie wchodziły one na jezdnię, tylko kierowały przemieszczające się płazy do rzeki Regi. Inwestor zobowiązał się również do realizacji placu budowy oraz bazy materiałowej na terenach utwardzonych, z wyłączeniem sąsiedztwa ciekłu - min. bufor 100 m.

Przewidywany czas realizacji inwestycji wynosi 390 dni.

W czasie budowy woda używana będzie w procesach technologicznych pielęgnacji betonu, do czyszczenia sprzętu budowlanego oraz w celach socjalnych. Przewidywane przybliżone zużycie wody 0,5m<sup>3</sup>/dobę - 0,5 x 390, co daje = 145m<sup>3</sup>. Inwestycja nie będzie wymagała zapotrzebowania w wodę w trakcie eksploatacji. Woda będzie jedynie potrzebna w celu okresowych konserwacji. Ilość wody będzie uzależniona od stopnia zabrudzenia jezdni i obiektu, natomiast będzie racjonalnie stosowana. Ścieki bytowe powstawać będą wyłącznie na etapie prac budowlanych. Ścieki bytowe gromadzone będą w przenośnych sanitariatach typu TOI-TOI, opróżnianych w miarę potrzeb za pomocą wozów asenizacyjnych. Ścieki bytowe będą okresowo odbierane przez firmę serwisową świadczącą usługi w tym zakresie.

Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w czasie budowy głównie do oświetlenia i spawarek elektrycznych. Przewidywane szacunkowe średnie zużycie energii elektrycznej: 10 kWh/dzień – 10 x 390, co daje = 3 900 kWh.

Przewidywane szacunkowe średnie zużycie gazu: 90 m<sup>3</sup>/miesiąc – 90 x 3, co daje = 270 m<sup>3</sup>.

Wykorzystanie surowców mineralnych i paliw w fazie budowy:

- kruszywo naturalne – 15 000 m<sup>3</sup>,
- beton asfaltowy – 7 500 m<sup>3</sup>,
- przewidywana przybliżona ilość paliwa potrzebna do realizacji inwestycji – 280 640 litrów.

Zapotrzebowanie na wodę, paliwa, surowce i minerały w fazie eksploatacji:

- woda – do okresowych konserwacji, w zależności od stopnia zabrudzenia jezdni,
- piasek i sól – do zimowego utrzymania drogi, stosowane zgodnie z przepisami,
- paliwo, energia elektryczna, gaz – nie będzie zapotrzebowania w fazie eksploatacji.

#### 4. Emisji i występowania innych uciążliwości.

Obszar inwestycji nie jest objęty aktualnym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

W związku z podjęciem działań inwestycyjnych, mogą pojawić się niewielkie uciążliwości dla środowiska przejawiające się niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń do powietrza, emisją hałasu do środowiska oraz emisją odpadów, jednak charakter i zakres inwestycji wskazują, iż będą to oddziaływania lokalne, krótkotrwałe, które ustaną po zrealizowaniu inwestycji. W celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko inwestor zobowiązał się do realizacji inwestycji przy uwzględnieniu następujących działań: transport materiałów sypkich będzie odbywał się w opakowaniach lub pojazdami do tego przystosowanymi, wyposażonymi w opony; przewidziano ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym oraz ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy do 20 km/h; przewidziano utrzymanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie poprzez zraszanie ich beczkowozami w dni suche oraz czyszczenie z błota i ziemi, stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje przygotowania materiału na terenie budowy np. betonu; przewidziano również, aby materiały sypkie wykorzystywane do budowy, odpady powstałe w czasie prac oraz urobek związany z wykopami były zabezpieczone materiałami nieprzepuszczalnymi (folią) w miejscach magazynowania. W celu zminimalizowania oddziaływania prac budowlanych na klimat akustyczny, zgodnie z deklaracją przedstawioną w karcie, prace na odcinku miejskim - ul. Armii Krajowej i ul. Przemysłowej będą prowadzone jedynie w porze dnia 6.00 - 22.00, natomiast zaplecze budowy będzie zorganizowane w odległości powyżej 100 m od budynków mieszkalnych. Poza tym głośne prace należy prowadzić z ich ograniczeniem w porze dnia, tj. poza godzinami 18.00 -22.00.

Natomiast na etapie funkcjonowania drogi główne oddziaływania będą związane z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza w wyniku ruchu komunikacyjnego. Należy jednak wskazać, że przedsięwzięcie tylko częściowo będzie realizowane w terenie zabudowanym (na odcinku ok. 700 m, na którym przewiduje się przebudowę istniejących dróg), na pozostałym odcinku wiedzie ono przez tereny niezabudowane. Z przedłożonego uzupełnienia wynika, że dla perspektywy 2025 roku, na odbiornikach określonych jako 16 i 18 stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wielkości 0,1-0,6 dB, natomiast dla perspektywy 2035 roku, przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wielkości 0,4-1 dB. Z uwagi na prognozowane przekroczenia na odcinku miejskim od początku (ul. Armii Krajowej) do końca (ul. Przemysłowa), przewidziano zastosowanie nawierzchni ograniczającej hałas, która obniży poziom hałasu do poziomów dopuszczalnych. Na odcinku nowego przebiegu obejścia nawierzchnia będzie standardowa. Wobec powyższego wskazano, że przy zamierzonej prędkości nawierzchnia SMA8 spełni wymagane standardy, ponieważ ma ona wyższe wartości redukcji. Niemniej jednak z uwagi na fakt, iż są to jedynie prognozy, po oddaniu inwestycji do użytkowania, należy wykonać pomiary kontrolne w tym zakresie. Pomiary należy wykonać w okresie największego spodziewanego natężenia ruchu. Wyniki pomiarów należy przedłożyć do weryfikacji organowi gminy oraz Wojewódzkiego Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Wytwarzane podczas budowy odpady komunalne i budowlane będą selektywnie gromadzone w pojemnikach usytuowanych na terenie placu budowy w wyznaczonych miejscach, a następnie zostaną przekazane firmom posiadającym stosowne uprawnienia w zakresie gospodarki odpadami. W trakcie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się wytwarzania odpadów, mogą powstawać jedynie odpady związane z utrzymaniem dróg, które również zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą ścieki bytowe, które gromadzone będą w zbiorniku bezodpływowym, a następnie będą przekazywane do odbioru specjalistycznym firmom. Na etapie eksploatacji nie będą powstawały ścieki. Wody opadowe z placu budowy będą odprowadzane bezpośrednio do gruntu. Z kolei na etapie eksploatacji odwodnienie drogi odbywać się będzie odcinkowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących i/lub projektowanych rowów odwadniających oraz odcinkowo poprzez projektowaną i/lub istniejącą kanalizację deszczową do istniejących i/lub projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej.

Przedsięwzięcie z uwagi na planowany zakres i charakter nie powinno wpłynąć negatywnie na klimat, zarówno w skali lokalnej, jak i globalnej z uwagi na brak emisji, które mogłyby przyczynić się do pogłębienia efektu cieplarnianego. Realizacja inwestycji nie doprowadzi również do zmian lub nasilenia się zmian klimatu, które mogłyby wpływać na utratę różnorodności biologicznej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie prac wycinkowych, co może wpłynąć wizualnie na krajobraz w rejonie przedsięwzięcia. Należy jednak podkreślić, że inwestor przewidział wyrównanie strat przyrodniczych w tym zakresie przewidując stosowne nasadzenia w ilości znacznie większej niż ilość usuwanych drzew.

Również realizacja obiektu mostowego nad Regą spowoduje wprowadzenie nowego obiektu w otaczający krajobraz, niemniej wykonanie tego obiektu jest niezbędne w celu zapewnienia ciągłości migracyjnej w rejonie rzeki.

Przy zachowaniu powyższych warunków, nie przewiduje się pogorszenia stanu środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji.

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.

Na projektowanym obojętności nie jest możliwe wystąpienie poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 Prawo ochrony środowiska, możliwa jest jedynie poważna awaria w transporcie. Poważne awarie mogą wystąpić wzdłuż drogi, na placu i zapleczu budowy oraz drogach podporządkowanych. Do zanieczyszczenia środowiska może dojść w wyniku:

- jednorazowego, dużego niekontrolowanego zrzutu substancji niebezpiecznej do środowiska w następstwie katastrofy drogowej. Zanieczyszczeniu mogą ulec jeden lub więcej komponentów środowiska. Zdarzeniom takim przeciwdziałają w znacznym stopniu zastosowane w transporcie zabezpieczenia techniczne, organizacyjne oraz stosowne przepisy normujące zasady zachowania bezpieczeństwa w transporcie, w tym substancji niebezpiecznych,
- niewielkich, ale na przestrzeni długiego czasu wycieków (rozsypania) transportowanych substancji niebezpiecznych na całej trasie, będących konsekwencją usterek technicznych i eksploatacyjnych, w tym nieszczelności np. zaworów, opakowań itp. Zanieczyszczenia te podczas opadów atmosferycznych migrują w głąb ziemi oraz wypłukiwane są do rowów odwadniających,

- niewielkich, jednorazowych wycieków paliwa lub innych płynów eksploatacyjnych z pojazdów oraz maszyn budowlanych, które będą natychmiast usuwane przez służby porządkowe lub Wykonawcę.

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

- ilości uwolnionej do środowiska substancji chemicznej,
- długość czasu pozostawania substancji w środowisku,
- stan fizyczny substancji/materiału,
- toksyczność substancji/materiału,
- warunki topograficzne i meteorologiczne,
- stopień zurbanizowania terenu.

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

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

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

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 tj. będą znajdowały się w wydzielonym miejscu na placu budowy. Miejsce to będzie posiadać szczelne podłoże (wylewka, lub gruba folia z zakrzywionymi bokami w formie wanny) zabezpieczające przed przeniknięciem tych substancji do środowiska gruntowo-wodnego, zadanie chroniące przed czynnikami atmosferycznymi (promieniowaniem słonecznym i deszczem). Pomieszczenie to będzie zamknięte przed dostępem osób nieuprawnionych,

- przekazanie odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów. Wykonawca może przekazywać osobom fizycznym odpady zestawione w rozporządzeniu z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym, nie będącym przedsiębiorcami, przedsiębiorcami dopuszczalnych metod ich odzysku.

Odpady w fazie eksploatacji będą powstawać ze zużytych źródeł oświetlenia, urządzeń odwodnienia drogi, zimowego utrzymania oraz od użytkowników drogi - odpady komunalne. Ich ilość zależy w głównej mierze od trwałości materiałów i od poziomu edukacji ekologicznej użytkowników, na którą Inwestor nie ma wpływu.

Częściowo w miejscu przecięcia z rzeką Regą planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. Stopień wysokiego zagrożenia powodzią Q 10% (raz na 10 lat) i średniego zagrożenia powodzią Q 1% (raz na 100 lat) występuje przy obszarze, na którym planowany jest do budowy most.

Klasyfikację odpadów wykonano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 10).

W czasie budowy będą wytwarzane następujące odpady: 17 01 01 - odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów w ilości ok. 75 Mg, 17 02 01- drewno w ilości ok. 200 Mg, 17 02 02 - szkło w ilości ok. 0,1 Mg, 17 02 03 - tworzywa sztuczne w ilości ok. 0,05 Mg, 17 03 02 - asfalt w ilości ok. 100 Mg, 17 04 05 - żelazo i stal w ilości ok. 2 Mg, 17 04 11 - kable inne niż wymienione w 17 0110 w ilości ok. 3 Mg, 17 05 04 - gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 w ilości ok. 5000 Mg, 20 02 01 - odpady ulegające biodegradacji w ilości ok. 150 Mg, 20 03 01 - niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne, 20 03 04 - szlasy ze zbiorników bezodpływowych, służących do gromadzenia nieczystości, nie zaliczanych do odpadów niebezpiecznych oraz odpady komunalne w ilości ok. 400 Mg, 15 02 03 - Sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania, ubrania ochronne inne niż 15 02 02\* w ilości ok. 0,01 Mg, 15 0101 - opakowania z papieru i tektury w ilości ok. 0,02 Mg, 15 0102 - opakowania z tworzyw sztucznych w ilości ok. 0,02 Mg. Podane ilości odpadów są szacunkowe i mogą się różnić a informacje o dokładnej gramaturze będą prowadzone poprzez ewidencje odpadów wytwarzanych przez Wykonawcę, co jest jego obowiązkiem na podstawie ustawy o odpadach. Ilości odpadów na etapie funkcjonowania inwestycji nie podawano, ponieważ jest niemożliwa do określenia w głównej mierze zależna od poziomu ekologicznego użytkowników drogi, trwałości materiałów wykorzystywanych np. przy oświetleniu. Zgodnie z rozporządzeniem z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów w czasie realizacji zostaną utworzone następujące rodzaje odpadów, w czasie eksploatacji zostaną utworzone następujące rodzaje odpadów: 20 02 01 - odpady ulegające biodegradacji, 20 03 01 - niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne, 20 01 39 - tworzywa sztuczne, 20 0101 - papier i tektura, 20 0102 - szkło.

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

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

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nastąpi okresowe zwiększenie emisji spalin, z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pylenie z terenów objętych pracami demontażowymi i budowlanymi. Oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie powodowało długotrwałych uciążliwości – realizacji będzie trwał ok. 390 dni roboczych. W celu ograniczenia emisji niezorganizowanej będą stosowane poniższe wymogi:

- transport materiałów sypkich będzie odbywał się w opakowaniach lub pojazdami do tego przystosowanymi, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym – wyposażonymi w oponcza,
- ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy do 20 km/h,
- zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy wykorzystujących w większości ślad przedmiotowej drogi obejścia,
- utrzymanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie poprzez zraszanie ich beczkowozami w dni suche oraz czyszczenie z błota i ziemi,
- stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje przygotowania materiału na terenie budowy np. betonu,
- materiały sypkie wykorzystywane do budowy, odpady powstałe w czasie prac oraz urobek związany z wykopami będą zabezpieczone materiałami nieprzepuszczalnymi (folią) w miejscach magazynowania, co ograniczy pylenie do powietrza atmosferycznego,
- Wykonawca robót bierze odpowiedzialność za wykorzystanie maszyn oraz urządzeń do realizacji inwestycji z właściwie wyregulowanymi silnikami spalinowymi, ograniczającymi emisje zanieczyszczeń do powietrza.

Projektowane przedsięwzięcie bezpośrednio nie będzie źródłem oddziaływań w zakresie emisji substancji do powietrza, natomiast będzie oddziaływać pośrednio z uwagi na poruszające się pojazdy. W analizie w karcie informacyjnej przedsięwzięcia Wnioskodawca określił brak przekroczeń wartości stężeń charakterystycznych zanieczyszczeń, jak również niewielki ich poziom dla założonego ruchu drogowego.

Zanieczyszczenia nie powinny również oddziaływać na roślinność w sąsiedztwie inwestycji, ponieważ nie dojdzie do przekroczeń zanieczyszczeń dwutlenku azotu ( $\text{NO}_2$ ) –  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  oraz siarki ( $\text{SO}_2$ ) –  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , które to są normowane dla roślin.

Z uwagi na to, nie przewiduje się stosowania żadnych środków ochronnych, jeżeli chodzi o ten rodzaj oddziaływania.

Ze względu na wycinkę drzew, będą zrealizowane nasadzenia kompensacyjne, które będą ograniczać rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń.

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

Emisje hałasu w fazie budowy będą miały charakter punktowy (pojedyncze maszyny) i okresowy ok. 390 dni roboczych. Obliczenie jego zasięgu jest niemożliwe, ponieważ jest to zależne od dokładnej ilości maszyn, czasu ich pracy, frontu robót, a także częstotliwości ich przemieszczania się.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji jedynie na początkowym przebiegu odcinka przy ul. Armii Krajowej oraz ul. Przemysłowej występuje zabudowa mieszkaniowa, która będzie narażona na oddziaływanie hałasu fazy realizacji. Na dalszym przebiegu zabudowa mieszkaniowa nie występuje. Najbliższy budynek zlokalizowany jest ok. 20 m od krawędzi projektowanej drogi w śladzie istniejących ulic: Armii Krajowej, Przemysłowej.

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

Prace na odcinku miejskim w ul. Armii Krajowej i ul. Przemysłowej będą prowadzone jedynie w porze dnia od 6.00 do 22.00.

Zaplecze budowy będzie zorganizowane w odległości powyżej 100 m od budynków mieszkalnych.

Eksploatacja projektowanego przedsięwzięcia będzie źródłem emisji hałasu do środowiska, który będzie pochodził od przejeżdżających pojazdów poruszających się po obejściach oraz od skrzyżowań z istniejącym układem drogowym.

Z uwagi na przekroczenia na odcinku miejskim w projekcie przewidziano stosowanie nawierzchni ograniczającej hałas, która obniży poziom hałasu do poziomów dopuszczalnych. Wymagany poziom ograniczenia hałasu od nawierzchni wynosi -1dB, co z pewnością przy takiej prędkości spełni nawierzchnia SMA8, ponieważ ma ona wyższe wartości redukcji natomiast przyjęto poprawkę na niską prędkość.

Odcinek stosowanej nawierzchni ograniczającej hałas (-1 dB), będzie realizowany jedynie na odcinku miejskim, od początku tj. ul. Armii Krajowej do końca ul. Przemysłowej, a na odcinku nowego przebiegu obejścia nawierzchnia będzie standardowa.

Należy nadmienić, że samo przeprowadzenie inwestycji jest czynnikiem, który będzie redukować emisję hałasu w centrum miasta na terenach mieszkaniowych, zlokalizowanych w sąsiedztwie głównych ulic.

Oddziaływanie na działki sąsiednie w zakresie drgań i wibracji będzie występować w trakcie wykonywania rozbiórek ulic i prac budowlanych przy obejściach na całej długości, a także w czasie budowy przyczółków obiektu inżynierskiego na rzece „Rega” (w obszarze obiektu nie występują budynki).

Zminimalizowanie oddziaływania w tym zakresie zostanie spełnione poprzez ograniczenie przejazdów pojazdów ciężkich do niezbędnego minimum oraz wykonanie prac w możliwie najkrótszym czasie. Nadzór budowlany przed rozpoczęciem prac budowlanych będzie miał za zadanie wykonać inwentaryzację budynków na początku inwestycji (przy ul. Armii Krajowej i ul. Przemysłowej w Łobzie) w celu określenia ich stanu technicznego tzn. spękań i uszkodzeń (udokumentowane fotograficznie). W czasie prac budynki te będą monitorowane przez pracowników Wykonawcy, a po zakończeniu budowy zostanie wykonana rewizyta określająca występowanie lub brak uszkodzeń, potwierdzona dokumentacją fotograficzną.

Droga zostanie zaprojektowana zgodnie z obliczeniami obciążeniowymi, nawierzchnia będzie równa, składająca się z kilku warstw podbudowy, co nie będzie wpływać na przenoszenie się drgań i wibracji od przejeżdżających pojazdów i jest to element wystarczający do wykluczenia tego rodzaju emisji.

Obciążenie drogi ruchem nie jest wysokie tj. na poziomie ok. 3 tys. P/d (w horyzoncie na 2035 r.), co powoduje brak oddziaływania w zakresie drgań i wibracji, dlatego też nie przewiduje się stosowania środków ochronnych.

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.

Z przedstawionych informacji wynika, że analizowane przedsięwzięcie przecina rzekę Regę, na której przewiduje się budowę obiektu mostowego i zlokalizowane będzie w strefie zagrożenia powodzią rzeki Regi.

Jednocześnie 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, teren pod planowaną inwestycję bezpośrednio sąsiaduje z gruntami rolnymi, nieużytkami, terenem przemysłowym, zabudową mieszkaniową, wodą płynącą.

W przypadku wykonywania robót w pobliżu systemów korzeniowych drzew, zlokalizowanych w obrębie planowanej inwestycji, roboty należy wykonywać ręcznie bez użycia ciężkiego sprzętu.

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.

Uwzględniając usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów chronionych, w jej końcowym odcinku planuje się przejście projektowanej drogi przez dolinę i koryto rzeki Regi stanowiącej jednocześnie obszar Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320049. Obszar ten został wyznaczony w celu trwałej ochrony: siedlisk przyrodniczych, populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków, stanowiących przedmioty ochrony w obszarze. Przedmiotami ochrony w obszarze są następujące siedliska przyrodnicze: 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 3160 naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne, 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*), 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylyon alliariae*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe), 7120 torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji, 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), 7230 górskie i nizinne torfowiska zasadowe

o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fageniori*), 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91D0 bory i lasy bagienne (*Yaccinio uliginosi- Betuletum pubescentis*, *Yaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii- Piceetuni*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe.

Przedmiotami ochrony są również gatunki zwierząt; kozioróg dębosz, koza, głowacz białołetwy, minóg rzeczny, minóg strumieniowy, zalotka większa, czcwończyk nieparek, pachnica dębowa, różanka, łosoś oraz ich siedliska. Przedsięwzięcie będzie jednak przecinać obszar w jego najwęższym miejscu, a przekraczać go będzie szerokim obiektem mostowym. Jak wskazano powyżej, rzeka Rega jest korytarzem migracyjnym dla różnych grup faunistycznych, dlatego też ważne jest zapewnienie ciągłości funkcjonowania przedmiotowego korytarza zarówno podczas realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia. Jak wskazano w dokumentacji, obiekt mostowy na rzece będzie przekraczał koryto rzeki w całości, nie zmieniając jego formy oraz przepływów. Zaprojektowano obiekt 3-przędłowy o konstrukcji ciągłej płytowo-belkowej. Rozpiętość przęsła środkowego to 27,2 m, natomiast przęsła skrajne jako przejścia dla zwierząt przewidziano o rozpiętości 11,8 m. Podpory mostu stanowią przyczółki żelbetowe. Obiekt pośrednio zostanie posadowiony na palach CFA. Fundamenty zostaną wykonane w ściankach szczelnych traconych. Wzdłuż stożków przyczółków przewidziano obrzeże betonowe. Wykonanie fundamentów w ww. formie (ścianki szczelne tracone) uniemożliwia zanieczyszczenie rzeki wypłukiwanym betonem z fundamentów lanych monolitycznie. Na czas wykonywania robót przewidziano wykonanie rusztowania, pomosty oraz ekrany z drewna lub siatki, zabezpieczające rzekę przed przedostaniem się elementów budowlanych i odpadów powstających podczas prac budowlanych do koryta rzeki. W rejonie rzeki stwierdzono występowanie siedliska o kodzie 91E0-3, które częściowo koliduje z przedsięwzięciem, jednak mając na uwadze, iż powierzchnia siedliska w obszarze zgodnie z obowiązującym SDF wynosi 1645,89 ha, z uwagi na niewielki zakres przekształceń w tym rejonie, nie przewiduje się aby zamierzona ingerencja spowodowała znaczący negatywny wpływ na przedmiotowe siedlisko.

Poza tym, w ramach wyrównania strat za wycinkę m.in. w rejonie Regi zostaną wykonane nasadzenia zastępcze zgodne z siedliskiem (olsza czarna).

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.

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

8. Gęstość zaludnienia.

Zgodnie z załączoną kopią mapy ewidencyjnej, analizowana działka pod planowaną inwestycję bezpośrednio sąsiaduje z gruntami rolnymi, nieużytkami, terenem przemysłowym, zabudową mieszkaniową, wodą płynącą.

Najbliższa zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest w strefie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, przy ul. Armii Krajowej, Przemysłowej, Bocznej w Łobzie.

9. Obszary przylegające do jezior.

Projektowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenie przylegającym do jezior.

10. Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej.

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

11. Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe.

Odnosząc się do zagadnień związanych ze środowiskiem gruntowo-wodnym należy wskazać, że teren, na którym realizowana będzie inwestycja, znajduje się w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) *Rega od Starej Regi do Uklei* kod: RW6000204259 oraz w zlewni jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) kod: GW60008.

JCWP *Rega od Starej Regi do Uklei* to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, którą określono jako niezagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego.

Natomiast ww. JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym i nie jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tych JCWPd. Poza tym, po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, stwierdzam, że przedsięwzięcie na terenie administrowanym przez Zarząd Zlewni w Gryficach 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 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.

Reasumując, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016, poz. 1967).

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

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

Z informacji przedłożonych w „karcie informacyjnej przedsięwzięcia” wynika, że planowana inwestycja zlokalizowana będzie na terenie sąsiadującym bezpośrednio z gruntami rolnymi, nieużytkami, terenem przemysłowym, zabudową mieszkaniową, wodą płynącą.

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.

W strefie bezpośredniego oddziaływania, w południowej części działki nr 106/11 zlokalizowana jest elektrownia fotowoltaiczna.

Ponadto, na terenie części działki 106/11 o. 2 m. Łobez, planowana jest budowa kolejnej farmy fotowoltaicznej, wzdłuż rzeki Regi, o mocy do 1 MW, na obszarze 5,932 ha. Całkowita powierzchnia działki pod planowaną inwestycję wynosi 29,44 ha (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Nr 11/2023 z dnia 31.10.2023r. ). Jednocześnie, część działki 106/11 o. 2 m. Łobez zajmie przedmiotowa inwestycja drogowa.

Planowane inwestycje, dla których wydano decyzję środowiskową, bądź postępowanie jest w toku graniczą z południową częścią działki (dz. nr 107, obręb 2 m. Łobez) oraz w kierunku wschodnim od planowanej granicy inwestycji w odległości ok. 1,5 km dz. nr ew. 28/4, 28/6, 38/20, 40 obręb Suliszewice, gm. Łobez oraz na dz. nr ew. 209, obręb Wysiedle, gm. Łobez.

Inwestycje te jednak nie są ze sobą powiązane funkcjonalnie, technologicznie i technicznie. Oddziaływanie planowanej inwestycji, przy zachowaniu warunków określonych w niniejszej decyzji, powinno zamknąć się w granicach wyznaczonych części działek pod planowane przedsięwzięcie, dlatego nie przewiduje się oddziaływania skumulowanego.

7. Możliwości ograniczenia oddziaływania.

Realizacja przedsięwzięcia powinna przewidzieć stosowanie rozwiązań chroniących środowisko, m. in.:

- na placu budowy powinny znajdować się środki mające na celu wstępne ograniczenie szkód wywołanych nieprzewidzianymi wypadkami np. w celu ograniczenia skażenia gruntu poprzez oleje i paliwa zaplecze budowy powinno być zaopatrzone w sorbenty,
- w czasie prowadzenia prac ziemnych powinna zostać zwrócona uwaga na zabezpieczenie wód podziemnych, glebowych oraz powierzchniowych przed ewentualnym zanieczyszczeniem,
- ścieki sanitarno-bytowe, wytworzone na etapie budowy oraz etapie likwidacji inwestycji powinny zostać odebrane przez odpowiednie firmy zewnętrzne,
- należy zapobiegać i minimalizować ilość wytwarzanych odpadów,
- odpady należy składować oraz usuwać selektywnie, zgodnie z zapisami ustawy o odpadach, ich odebranie powinno nastąpić przez firmę specjalistyczną,
- należy odpowiednio zabezpieczyć wykopy – wykopy powinny być zabezpieczone przed możliwością wpadnięcia do nich zwierząt, zwłaszcza: płazów, gadów i drobnych ssaków, a czas ich wykonywania powinien być ograniczony do minimum,

- należy ograniczyć do minimum ingerencję w znajdujące się na trasach projektowanych dróg ewentualne fragmenty siedlisk przyrodniczych, które zachowały stan zbliżony do naturalnego,
- miejsce prowadzenia prac należy oznakować, ogrodzić, zorganizować w taki sposób, aby wyeliminować możliwość zakłócenia stosunków wodnych oraz wystąpienie niekontrolowanych skażeń gruntu,
- prace budowlane powinno prowadzić się tylko w porze dziennej, ograniczając zajętość terenu oraz ilość i długość prowadzonych prac,
- ograniczyć prowadzenie wykopów w czasie – wykonywanie wykopów w okresach suchych, tak, aby nie dopuścić do tworzenia w nich zastoisk,
- urządzenia i rozwiązania techniczne ingerujące w środowisko zastosować w jak najmniejszym stopniu – prace wykonywać ręcznie w miejscach, gdzie jest to możliwe i technicznie zasadne,
- tankowanie i naprawa pojazdów powinna odbywać się poza terenem inwestycji, w specjalnie do tego przeznaczonych miejscach. Dopuszcza się możliwość tankowania sprzętu budowlanego na terenie budowy przy wykorzystaniu mat absorbujących i zachowaniu należytej ostrożności,
- eliminować, w miarę możliwości, jednoczesną pracę maszyn, wyłączając silniki pojazdów podczas postoju,
- maszyny i urządzenia wykorzystywane w pracy muszą być w dobrym stanie technicznym,
- należy przestrzegać zasad bhp w trakcie prowadzenia prac budowlanych,
- należy zapewnić właściwy, zgodny z przepisami sposób postępowania z odpadami, nieczystościami płynnymi podczas prac budowlanych oraz urobkiem z wykopów.

W związku z budową obiektu mostowego przez rzekę Regę, należy przeciwdziałać zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji inwestycji w obrębie wody płynącej i terenu przyległego, m. in. poprzez następujące działania:

- zapewnienie odpowiedniej lokalizacji i organizacji zaplecza budowy przez Wykonawcę. Nie będą one zlokalizowane w sąsiedztwie cieków wodnych: „Rega” ciek, który inwestycja przecina projektowanym obiektem mostowym,
- w zakresie inwestycji będą prowadzone prace na cieku, z uwagi na to w zakresie cieku będą stosowane warunki:
  - zakaz wjazdu ciężkim sprzętem w nurt cieku,
  - stosowanie szalunków w momencie wykonywania umocnień obiektu i skarp cieków,
  - prace nie będą wykonywane w czasie wysokich stanów wód,
  - w czasie prac zostanie zachowany przepływ na cieku,
- zapewnienie miejsca na substancje niebezpieczne (farby, rozpuszczalniki, izolacje), które będą znajdowały się w wydzielonym miejscu na placu budowy. Miejsce to będzie posiadać szczelne podłoże (wylewka, lub gruba folia z zakrzywionymi bokami w formie wanny) zabezpieczające w czasie niekontrolowanego rozlewu przed przeniknięciem tych substancji do środowiska gruntowo-wodnego, zadaszenie chroniące przed czynnikami atmosferycznymi (temperaturą i deszczem). Pomieszczenie to będzie zamknięte przed dostępem osób nieuprawnionych. W pobliżu tego miejsca będzie znajdować się apteczka ekologiczna z sorbentem, który zneutralizuje substancję rozlaną na grunt, uniemożliwiając przedostanie się jej do wód powierzchniowych i podziemnych,
- zapewnienie placu budowy na nieutwardzonym miejscu, będzie posiadać on uszczelnione strefy (np. z płyt betonowych), przeznaczone do tankowania maszyn i sprzętu,
- magazynowanie odpadów i materiałów na placu budowy w sposób posortowany; do gromadzenia wykorzystane będą kontenery metalowe lub część terenu wyraźnie

oznakowana, sypkie materiały (np. piasek) i odpady (np. ziemia) będą przykryte materiałem np. folią, co zabezpieczy przed rozdmuchiwaniami przez wiatr, za pośrednictwem którego mogłyby przedostawać się do wód powierzchniowych oraz wymywaniem przez wody opadowe,

- Wykonawca będzie odpowiedzialny za dysponowanie odpowiednim sprzętem budowlanym o szczelnych układach napędowych i hydraulicznych,
- Wyposażenie przez Wykonawcę zaplecza budowy w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe zostaną odprowadzone do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty a następnie transportowana do najbliższej oczyszczalni ścieków,
- Zapewnienie odpowiedniej organizacji robót, w szczególności robót makroniwelacyjnych, kolejności wykonania wykopów wraz z ich odpowiednim zabezpieczeniem dotyczącym wód gruntowych i podsiąkowych. Wody w wykopach będą odpompowywane do beczkowsów, a jej nieznaczne ilości niezanieczyszczone będą odpompowywane na teren sąsiedni.

Odwodnienie drogi w zakresie opracowania będzie odbywało się odcinkowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących i/tub projektowanych rowów odwadniających oraz odcinkowo poprzez projektowaną i/lub istniejącą sieć kanalizacji deszczowej do istniejących i/lub projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej. Natężenie odcinka drogi ok. 3 tys. P/dobę (w prognozie na 2035 r.) nie generuje przekroczenia stężenia zanieczyszczeń zawiesiny ogólnej 100mg/l i węglowodorów ropopochodnych 15mg/l, dlatego też odprowadzenie do ziemi może być realizowane i nie wymaga zestawów podczyszczzeń.

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 2023 r., poz. 1094 z późn.zm.), 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.

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 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.), 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.



Z up. BURMISTRZA  
*[Signature]*  
mgr inż. Małgorzata Muszyńska-Rudzka  
INSPEKTOR

#### W załączeniu:

#### **1. Charakterystyka przedsięwzięcia.**

##### Otrzymują:

- 1) Pracownia Projektowa „PROJBUD” Jarosław Matuszak, ul. Poznańska 36, 88-100 Inowrocław – Pełnomocnik Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, ul. Szczecińska 31, 75-122 Koszalin.
- 2) Strony postępowania, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 z późn. zm.) oraz art. 49 kpa, zawiadamia się o wydawanych dokumentach w powyższej sprawie obwieszczeniem Burmistrza oraz na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Łobzie.
- 3) aa. (IK).

##### Do wiadomości:

- 1) Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie, ul. Firlika 20, 71-637 Szczecin.
- 2) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Niepodległości 66, 73-150 Łobez.
- 3) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Gryficach, ul. Niekładzka 9, 72-300 Gryfice.

## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestycja polega na budowie drogi stanowiącej obejście miasta Łobez i łączącej drogi wojewódzkie nr 147 i 148 z drogą wojewódzką nr 151. Obejście będzie realizowane na odcinku od ul. Armii Krajowej (DW 147) w obszarze skrzyżowania z drogą gminną (ul. Przedmiejska) do DW 151 (Szosa Świdwińska) w miejscowości Łobez, gmina Łobez, powiat łobeski, województwo zachodniopomorskie. Długość całkowita planowanej inwestycji wynosi ok 2,5 km (w tym 1400 m nowej drogi oraz 1100 m w śladzie istniejących dróg - przebudowa). Obszar inwestycji położony jest po północnej stronie miasta Łobez, w granicach administracyjnych gminy. Trasa planowanego obejścia przebiega od ul. Armii Krajowej przez ul. Przemysłową przechodząc na stronę wschodnią miasta poprzez nieużytki, niewielki młody kompleks leśny oraz przechodzi przez dolinę rzeki Regi. Końcem inwestycji jest skrzyżowanie z DW151 zaraz za Przedsiębiorstwem Przemysłu Ziemiaczanego. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją działki, na których planowana jest inwestycja nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Teren objęty opracowaniem częściowo położony jest w obrębie obszaru Natura 2000 tj.: Dorzecze Regi PLH320049.

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

Podstawowym celem inwestycji jest ograniczenie ilości pojazdów przejeżdżających przez m. Łobez oraz to co się z tym wiąże, czyli:

- zwiększenie przepustowości skrzyżowań w mieście,
- zmniejszenie hałasu wywoływanego ruchem pojazdów,
- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza w mieście,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych.

Proponowany przebieg obejścia zlokalizowany jest na ul. Armii Krajowej (przed skrzyżowaniem z ul. Przedmiejską, następnie ul. Przemysłową do skrzyżowania z ul. Boczna). W obszarze miejskim zabudowanym istniejącą infrastrukturą drogową od ul. Przedmiejskiej do ul. Bocznej odwodnienie odbywa się do istniejącej kanalizacji deszczowej. Teren posiada oświetlenie uliczne. W stanie istniejącym w dalszym obszarze objętym inwestycją występują pola i nieużytki częściowo zadrzewione oraz rzeka Rega zlokalizowana poprzecznie do planowanej osi inwestycji. Na końcowym odcinku planuje się dowiązanie obejścia do drogi wojewódzkiej nr 151 (Szosa Świdwińska). W zakresie inwestycji występują miejscowo następujące sieci:

- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć kanalizacji deszczowej,
- sieć energetyczna,
- sieć teletechniczna,
- sieć gazociągowa.

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę konstrukcji odcinka drogi wojewódzkiej nr 147 oraz drogi powiatowej (ul. Przemysłowej) wcielając ją w przebieg obejścia z przebudową odcinków dróg podrzędnych m.in. powstałego starodroża dróg wojewódzkich DW 147 i DW 148 oraz drogi powiatowej - ul. Rolnej,
- budowę odcinka drogowego obejścia poprzez teren nieurbanizowany dowiązując obejście do drogi wojewódzkiej nr 151 wraz przebudową dowiązań na DW 151,

- przebudowę i/lub budowę przepustów drogowych,
- przebudowę i/lub budowę istniejących zjazdów do przyległych nieruchomości z uwagi na konieczność dowiązania do projektowanego zagospodarowania terenu,
- przebudowę i/lub budowę zjazdów publicznych/włączeń dróg wewnętrznych,
- wykonanie dojeżdżających pieszych i chodników celem zapewnienia skomunikowania z istniejącą infrastrukturą dla pieszych,
- wykonanie obramowań jezdni z krawężników/oporników betonowych na odcinkach o przekroju ulicznym,
- wykonanie dróg zbiorczych,
- wykonanie obramowania betonowego chodników/dojeżdżających,
- wykonanie drogi dla pieszych i rowerzystów,
- wykonanie ścieżki rowerowej,
- wykonanie doświetlenia przejść dla pieszych oraz skrzyżowań,
- przebudowę i budowę skrzyżowań w ciągu obejścia,
- wykonanie zatok/peronów autobusowych,
- wykonanie rowów odwadniających i/lub kanalizacji deszczowej,
- wycinka kolidującego zadrzewienia,
- wykonanie nasadzeń kompensacyjnych,
- oznakowanie pionowe i poziome,
- przebudowę wszystkich wymaganych/wskazanych na etapie uzgadniania dokumentacji technicznej urządzeń i sieci gestorów, których sieć/urządzenia znajdują się w obszarze oddziaływania inwestycji,
- wykonanie kanalizacji deszczowej w celu prawidłowego odwodnienia jezdni w przekroju ulicznym,
- wykonanie przepustów suchych na ciekach wodnych oraz obiektu mostowego na Redze,
- w wyniku prowadzonych prac może wystąpić konieczność reprofilacji istniejących skarp oraz wykonanie oczyszczenia i wyprofilowania istniejących rowów lub/i muld odwadniających,
- w celu prawidłowego odwodnienia dopuszcza się wykonanie odwodnienia liniowego w postaci zaniżenia kostki granitowej/kamiennej/betonowej, jak i ścieków korytkowych prefabrykowanych,
- projektuje się humusowanie i obsianie trawą projektowych obszarów zieleni,
- w przypadku wskazania konieczności wyznaczenia miejsc postojowych na projektowanej trasie, dopuszcza się wykonanie miejsc parkingowych,
- w ciągu inwestycji projektuje się wykonanie barier sprężystych w celu zabezpieczenia miejsc niebezpiecznych,
- w zależności od wyboru typu skrzyżowania na włączeniu do DW151 dopuszcza się przebudowę istniejącego przejazdu kolejowego na drodze do Niegrzebii,
- w przypadku braku zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych (światłowodowych) dopuszcza się budowę kanału technologicznego wzdłuż obejścia.

Parametry techniczne budowanego odcinka klasy G:

- klasa drogi – G,
- obciążenie (nośność nawierzchni) -115 kN/oś,
- prędkość projektowa -  $V_p = 50-60$  km/h,
- prędkość miarodajna  $V_m = 70-90$  km/h,
- przekrój drogi - drogowy oraz uliczny,
- jezdnia - szerokości 7,0 m (2x3,5 m) z poszerzeniami wymaganymi przez odrębne przepisy na łukach poziomych, dopuszcza się realizację dodatkowych pasów dla relacji skrętnych,

- pobocze - szerokość do 1,5 m,
- skarpy - ukształtowanie w spadku 1:1,5,
- długość całkowita - ok. 2,5 km,
- teren w otoczeniu drogi - droga przebiega częściowo w obszarze zabudowanym jak i poza nim.

Odwodnienie drogi w zakresie projektowanego opracowania planuje się odcinkowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących i/lub projektowanych rowów odwadniających oraz odcinkowo poprzez projektowaną i/lub istniejącą kanalizację deszczową do istniejących i/lub projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej. W stanie istniejącym projektowane obejście posiada uzbrojenie terenu w zakresie sieci teletechnicznej, elektroenergetycznej oraz wodociągowej, kanalizacji sanitarnej/deszczowej, sieci gazowej. Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia, zakłada się, że powierzchnia terenu wykorzystana na stałe pod budowę obejścia m. Łobez wyniesie ok. 37,9 ha i stanowi w części utwardzony pas drogowy oraz powierzchnię obecnie czynną biologicznie. Inwestycja w pierwszej kolejności będzie miała usunięty humus w zakresie korytarza pod główny szlak drogi, który będzie używany do komunikacji pomiędzy frontami robót.

Podczas realizacji przedsięwzięcia zostanie wyodrębniony teren przeznaczony pod plac budowy, bazę materiałową. Teren techniczny zostanie tymczasowo utwardzony i zdemontowany po zakończeniu prac. Wykonawca będzie miał obowiązek w pierwszej kolejności wykorzystać teren wcześniej utwardzony/przekształcony minimalizując wykorzystanie terenu z powierzchnią biologicznie czynną. Jeżeli wykorzystanie terenu naturalnego będzie nieuniknione po okresie prac budowlanych teren techniczny zostanie przywrócony do stanu pierwotnego tzn. zostanie zaorany i obsiany roślinnością np. mieszanką traw. Drogi technologiczne będą związane z korytarzem projektowanych dróg i nie będzie dochodziło do zajęcia nowego terenu.

Teren wyłączony z organizacji zapleczy budowy, baz materiałowych/odpadów to: (jeżeli będą zlokalizowane na nowym terenie nie mogą wychodzić poza zakres oddziaływania inwestycji):

- miejsca w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej - odległość min. 100 m,
- poza obszarami podtopień lokalnych cieków oraz terenami powodziowymi,
- miejsca w bliskości cieków - odległość min. 100m: inwestycja przecina ciek rzekę „Rega” - płynie ona po północno-wschodniej stronie inwestycji.

Obiekt mostowy na rzece „Rega” zaprojektowany zostanie tak, aby przekraczać w całości koryto rzeki nie zmieniając jego ukształtowania, nie będzie on również wprowadzał barier w przepływie wody.

Planuje się most trzyprzęsłowy, o konstrukcji ciągłej płytowo-belkowej. Rozpiętość przęsła środkowego (nurtowego) to 27,2 m, przęsła skrajne jako przejścia dla zwierząt o rozpiętości 11,80 m. Pomost stanowi płyta żelbetowa o grubości 24 cm, szerokość obiektu to 14,88 m, jezdnia 7,60 m, ciąg pieszo-rowerowy 4,0 m, chodnik dla obsługi 1,2 m. Podpory mostu stanowią przyczółki żelbetowe masywne ze skrzydłami bocznymi, podpory pośrednie stanowią filary słupowe. Obiekt posadowiony pośrednio na palach CFA. Fundamenty będą w ściankach szczelnych traconych. Wzdłuż stożków przyczółków przewidziano obrzeże betonowe.

Na czas prowadzenia robót przewidziano do wykonania rusztowania, pomosty oraz ekrany z drewna lub siatki zabezpieczające rzekę przed dostaniem się elementów budowlanych do wody. Teren prowadzonych prac zostanie zabezpieczony płotkami ochronnymi, uniemożliwiającymi przedostanie się płazów i gadów do strefy realizacji robót.

mgr inż. *[Podpis]*  
 mgr inż. *[Podpis]* na stanowisku: **INSPEKTOR**