



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Wydział Ocen Oddziaływania na Środowisko

Gdańsk, dnia 06 grudnia 2017 r.

RDOŚ-Gd-WOO.4240.392.2017.MBC.WR.4  
/za dowodem doręczenia/

Wójt Gminy Damnica  
ul. Górna 1  
76-231 Damnica



*J. M. Wicher*

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku przesyła w załączeniu postanowienie dotyczące przedsięwzięcia polegającego na.: „Przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej nr 1139G w miejscowości Damno” z prośbą o powiadomienie stron postępowania.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku

*Danuta Makowska*

Załączniki:

1. Postanowienie znak RDOŚ-Gd-WOO.4240.392.2017.MBC.WR.3

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk, tel.: 58 68-36-800, fax: 58 68-36-803, sekretariat.gdansk@rdos.gov.pl, gdansk.rdos.gov.pl



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**



RDOŚ-Gd-WOO.4240.392.2017.MBC.WR.3  
za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 06 grudnia 2017 r.

**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), w związku z art. 64 ust. 1 pkt 1 i art. 64 ust. 3 oraz ust. 3a 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), na wniosek Wójta Gminy Damnica znak PP.6220.6.2017 z dnia 04.09.2017 r. (data wpływu 08.09.2017 r.) oraz po przeanalizowaniu wniosku Inwestora – Zarządu Dróg Powiatowych w Słupsku reprezentowanego przez Pełnomocnika Pana Eryka Wrońskiego, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną oraz uzupełnieniem z dnia 10.11.2017 r.,

**postanawiam**

- I. Wyrazić opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej nr 1139G w miejscowości Damno” zlokalizowanego w gminie Damnica, w powiecie słupskim, w woj. pomorskim;
- II. Wskazać na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poniższych warunków:
  1. Warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:
    - a) prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 do 22:00;
    - b) prace budowlane związane z realizacją planowanej inwestycji prowadzić w III i IV kwartale roku kalendarzowego;
    - c) prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 15 października, dopuszczalne jest rozpoczęcie prac w ww. okresie pod nadzorem ornitologa, co należy potwierdzić odpowiednim wpisem w dokumentacji budowlanej;
    - d) drzewa nieprzeznaczone do wycinki rosnące w rejonie inwestycji zabezpieczyć przed uszkodzeniem;
    - e) w celu swobodnego przelotu entomofauny oraz ornitofauny zapewnić właściwy prześwit pomiędzy dolną krawędzią mostu, a lustrem rzeki Łupawy, także przy wysokich stanach wód;
    - f) koryto rzeki Łupawy zabezpieczyć przed opadaniem cząstek mineralnych podczas demontażu istniejącego rurociągu technologicznego, przeprowadzanego przez Łupawę w miejscu planowanej budowy mostu. Zabezpieczenie wykonać przez

- podwieszenie odpowiednich plandek, ściśle przylegających do linii brzegowej w obszarze prowadzonych prac.
- g) zorganizować i wyposażyć właściwie zaplecze budowy, w tym w przenośne sanitariaty, które będą opróżniane przez specjalistyczne firmy;
  - h) przewozić materiały budowlane lub grunt odpowiednio zabezpieczony przed pyleniem, np. poprzez zapewnienie optymalnej wilgotności oraz użycie wywrotek ze specjalnymi zabezpieczeniami;
  - i) ciężki sprzęt budowlany w ramach budowy wykorzystywać wyłącznie na terenie budowy;
  - j) wyposażyć plac budowy w sorbenty, maty lub biopreparaty neutralizujące rozlewy olejowe.

## UZASADNIENIE

W dniu 08.09.2017 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Wójta Gminy Damnica znak PP.6220.6.2017 z dnia 04.09.2017 r. (data wpływu 08.09.2017 r.), o wyrażenie opinii dotyczącej obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Do powyższego pisma załączono szereg dokumentów, w tym istotne dla sprawy:

1. Wniosek Inwestora – Zarządu Dróg Powiatowych w Słupsku reprezentowanego przez Pełnomocnika Pana Eryka Wrońskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
2. Kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP).

Z uwagi, na fakt, iż tutejszy organ nie posiadał wystarczających informacji do zajęcia stanowiska, w toku prowadzonego postępowania administracyjnego wystąpił pismami znak: RDOŚ-Gd-WOO.4240.392.2017.WR.1 z dnia 12.09.2017 r. i RDOŚ-Gd-WOO.4240.392.2017.MBC.WR.2 z dnia 24.10.2017 r. do złożenia wyjaśnień we wniosku oraz złożonej wraz z wnioskiem dokumentacji.

W dniach 26.09.2017 r. i 10.11.2017 r. wpłynęły do tut. organu uzupełnienia Wójta Gminy Damnica znak PP.6220.6.2017 z dni: 21.09.2017 r. i 03.11.2017 r.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy OOS, regionalny dyrektor ochrony środowiska wydaje opinię dotyczącą obowiązku lub braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy. Rodzaje tych przedsięwzięć, zgodnie z art. 60 ww. ustawy, określone są w § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. Nr 2016, poz. 71). Opinia ta uzyskiwana jest w procedurze wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, której wydanie następuje przed uzyskaniem jednej z decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 i 1a ustawy OOS.

Opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wydaje się uwzględniając łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 ww. ustawy OOS.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, po dokonaniu analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdził, iż:

1. Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę istniejącego mostu drogowego w ciągu drogi powiatowej nr 1139G w miejscowości Damno nad rzeką Łupawą. Przebudowa mostu zakłada rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu drogowego;
2. Przedsięwzięcie objęte przedłożonym wnioskiem jest kwalifikowane zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada



2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), jako: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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”;

3. W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Analizując łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy o oś oraz informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia tuż. organ wziął pod uwagę:

- I. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia – planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę istniejącego mostu drogowego w ciągu drogi powiatowej nr 1139G w miejscowości Damno nad rzeką Łupawą. Przebudowa mostu zakłada rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu drogowego wraz z korektą dojazdów istniejącej drogi powiatowej.

Istniejący obiekt to dwuprzęsłowy most drogowy, którego konstrukcja nośna wykonana jest w postaci żelbetowych dźwigarów szt. 6 o zmiennej wysokości. Dwuprzęsłowy ustrój nośny o schemacie belki ciągłej posiada rozpiętości teoretyczne  $L_t = 9,0$  m,  $L_t = 9,1$  m. Dźwigary główne zespolone są ze sobą żelbetowym pomostem, którego całkowita szerokość wynosi 8,20m. Natomiast całkowita długość mostu wraz ze skrzydełkami wynosi 24,80 m.

Podpory mostu stanowią żelbetowo kamienne przyczółki (podpory skrajne) oraz żelbetowo-kamienny filar (podpora pośrednia). Nie jest znane posadowienie podpór. Zakłada się, że obiekt posadowiony jest na drewnianym ruszcie palowym.

Na obiekcie zlokalizowana jest bitumiczna jezdnia drogi powiatowej ograniczona do 5,04 m stalowymi barierami. Obustronnie występują również chodniki szerokości 1,06 m, 1,04 m oraz na krawężniach mostu występują stalowe balustrady wysokości 1,09 m. Odwodnienie mostu odbywa się powierzchniowo, poprzez spadki podłużne i poprzeczne bezpośrednio oraz pośrednio (przez wpusty uliczne) do istniejącego systemu odwodnienia drogi, który stanowią rowy trawiaste.

Przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej konieczna jest ze względu na to, że istniejący obiekt utracił swoje pierwotne walory użytkowe, jest w dostatecznym stanie technicznym oraz posiada nieodpowiednie parametry geometryczne. Realizacja zadania ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu dla komunikacji samochodowej oraz pieszo-rowerowej. Dodatkowo realizacja inwestycji zwiększy płynność ruchu pojazdów samochodowych, a tym samym zmniejszy emisję szkodliwych substancji do środowiska oraz znacznie zmniejszy ryzyko wystąpienia kolizji na obiekcie – na dzień dzisiejszy występuje zawężenie jezdni z pierwszeństwem przejazdu. Dzięki takiemu zabiegowi ograniczona zostanie również emisja ciepła do atmosfery. Wprowadzone rozwiązania wpłyną pozytywnie na poprawę jakości powietrza.

Powierzchnie planowanej inwestycji:

- powierzchnia całkowita nieruchomości przeznaczona bezpośrednio pod planowane przedsięwzięcie wynosi ok. 0,35 ha,
- powierzchnia użytkowa, bezpośrednio zajęta pod most, dojazdy, planowanej inwestycji wynosi ok. 0,15 ha.

Nowy most zaprojektowano jako żelbetowy o schemacie statycznym jednoprzęsłowym swobodnie podpartym. Ustrój nośny składać się będzie z prefabrykowanych belek typu „T” na klasę A wg PN-85/S-10030 opartych na żelbetowych przyczółkach posadowionych na żelbetowych palach. Założono, że wszystkie prace budowlane będą wykonywane przy



całkowitym zamknięciu istniejącego mostu dla ruchu, a ruch pojazdów będzie skierowany na drogę objazdową. Dodatkowo w ramach planowanych prac, projektuje się umocnienie brzegów oraz dna rzeki przez wykonanie narzutu kamiennego grubości 30 cm na geowłókninie. Brzegi rzeki o nachyleniu 1:1,5, natomiast przy podporach zostanie pozostawiony pas szerokości 0,5 m. Planuje się również umocnienie skarp stożków bezpośrednio przy obiekcie z prefabrykatów żelbetowych.

Parametry techniczne mostu do przebudowy są następujące:

- długość całkowita ok. 30,20 m;
- rozpiętość teoretyczna przęsła ok. 20,20 m;
- szerokość całkowita ok. 10,70 m;
- szerokość jezdni na obiekcie ok. 6,00 m;
- szerokość użytkowa chodnika ok. 2,50 m;
- kąt skosu 90°;
- nośność obiektu kl. A – wg PN-85/S10030.

Wyposażenie obiektu:

- krawężnik kamienny mostowy;
- bariery ochronne;
- balustrada mostowa  $h = 1,2$  m;
- korekta dojazdów do mostu ok. 100 m.

Poszczególne elementy planowanego przedsięwzięcia będą wykonywane w następującej technologii:

- ustrój nośny jako żelbetowe elementy prefabrykowane;
- elementy pomostu jako żelbetowe wylewane na mokro;
- jezdnia drogowa z warstw bitumicznych wylewanych na gorąco;
- podbudowa pod nawierzchnie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie i z betonu asfaltowego;
- umocnienie dna i brzegów rzeki narzutem kamiennym, dno rzeki nie zostanie pogłębione, planuje się jedynie przeprowadzenie prac konserwacyjnych, polegających na oczyszczeniu i odmuleniu dna do głębokości ok. 15-30 cm, co nie będzie miało wpływu na bazę drenażu wód gruntowych na terenie zlewni. Planowane przedsięwzięcie i związane z nim prace z uwagi na przyjęte rozwiązania konstrukcyjne będą miały korzystny wpływ na ilość i dynamikę przepływu wody na rozpatrywanym odcinku rzeki, natomiast nie będzie miało to, żadnego wpływu na sposób gospodarowania wodami w rzece, który pozostanie bez zmian.

Roboty konserwacyjne polegające na oczyszczeniu koryta i jego odmuleniu będą prowadzone ręcznie przy minimalnym użyciu ciężkiego sprzętu z poziomu jezdni. Planowane roboty w obrębie rzeki obejmują umocnienie dna na wlocie i wylocie przez zastosowanie narzutu kamiennego grubości 30 cm na geowłókninie filtracyjnej oraz umocnienie skarp, np. płytami ażurowymi co dodatkowo zmniejszy negatywny wpływ na przedostawanie się czynników szkodliwych do gleby i wód podziemnych. Planuje się, że umocnienie dna i skarp cieków wodnych będzie wykonane bezpośrednio pod mostem (szerokości istniejącego mostu) oraz na odcinku po ok. 5 m od strony górnej i dolnej wody, co daje całkowitą długość ok. 21 m. Istniejący stan koryta w obrębie mostu nie jest umocniony, jest nieregularny i porośnięty roślinnością. Prace projektowe związane z korytem cieków mają na celu tylko przywrócenie pierwotnych walorów koryta cieków takich jak, np. niezakłócony, niezmienny przepływ wody.

Rzeka Łupawa w obrębie mostu posiada szerokość koryta ok. 20 m. Brzegi koryta w obrębie mostu posiadają nachylenie zmienne od 1:1,5 do 1:2,5, łagodnie przechodząc w dno. Projektowane umocnienie zakłada wykonanie brzegów o nachyleniu 1:1,5.

Wody opadowe z nawierzchni utwardzonej będą odprowadzane powierzchniowo za pomocą odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do istniejącego systemu odwodnienia drogi jakim są rowy trawiaste. Zakłada się również przebudowę istniejących wpustów ulicznych, które wyposażone będą w część osadnikową.

Do realizacji inwestycji zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu:

- koparki, ładowarki, spycharki, młoty pneumatyczne używane do prac rozbiórkowych istniejących nawierzchni jezdni i konstrukcji obiektu oraz do realizacji robót ziemnych;
- samochody ciężarowe samowyladowcze do transportu materiałów z rozbiórek, do transportu mas bitumicznych oraz transportu mas ziemnych i gruzu betonowego, ceglanego, kamiennego;
- rozścielacze mas bitumicznych, do wykonywania bitumicznych warstw konstrukcji;
- walce drogowe i zagęszczarki do zagęszczania gruntów, warstw podbudów oraz warstw bitumicznych konstrukcji.

Wymieniony sprzęt napędzany będzie olejem napędowym, który zużywany będzie w ilościach charakterystycznych dla tego rodzaju maszyn.

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych, takich jak: kruszywa, cement, asfalt, prefabrykaty, oraz materiały z tworzyw sztucznych.

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce naturalne na etapie wykonawstwa przedstawia się następująco:

- woda technologiczna – ok. 1000 dm<sup>3</sup>,
- masy bitumiczne – ok. 141 m<sup>3</sup>,
- tłuczeń podbudowy – ok. 170 m<sup>3</sup>,
- piasek naturalny na podbudowę – ok. 80 m<sup>3</sup>,
- beton konstrukcyjny – ok. 300 m<sup>3</sup>,
- stal zbrojeniowa – ok. 35 ton;
- oraz materiały w ilościach:
- kostka betonowa – ok. 170 m<sup>2</sup>,
- krawężniki i obrzeża – ok. 100 mb,
- cement, piasek na mieszanki – ok. 10 m<sup>3</sup>.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów oraz energii.

Woda będzie wykorzystywana do przygotowania mieszanek betonowych, które będą przywożone na budowę jako gotowy produkt do bezpośrednio wbudowania. Ponadto woda będzie wykorzystywana w celach socjalno-bytowych. Teren budowy będzie wyposażony w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych. Ścieki te będą odprowadzane do szczelnych bezodpływowych odbiorników, a następnie przekazywane podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze gospodarowanie.

Etap eksploatacji mostu nie będzie się wiązał z wykorzystaniem wody. Ponadto w fazie eksploatacji obiektu mogą być używane środki usuwające oblodzenia w czasie zimy. Ilość i rodzaj tych środków trudno ustalić na obecnym etapie, gdyż ich użycie będzie zależne od warunków atmosferycznych;

- II. Usytuowanie przedsięwzięcia – planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na działkach o numerach ewidencyjnych: 231, 14/19, 47 obręb Damnica, 11, 23, 3/8, 9/24 obręb Bobrowniki gmina Damno, powiat słupski, województwo pomorskie.

Obiekt zlokalizowany będzie w pasie drogowym zarządzanym przez Inwestora oraz po terenach przyległych należących do innych podmiotów, co jest uwarunkowane bardzo wąskim pasem drogowym i niemożnością wydzielenia w ich granicach dodatkowych elementów infrastruktury.

Najbliższa zabudowa zaliczona do terenów chronionych akustycznie znajdują się w odległości ok. 10 m na północ od terenu inwestycji.

Planowana inwestycja znajduje się w obszarze Natura 2000 Dolina Łupawy PLH220036. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja 02-2017) przedmiotami ochrony w obszarze są: 3140 - twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łakami ramienic *Charetea*, 3150 – starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphelon*, *Potamion*, 3260 – Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*), 3270 – Zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.*, 6410 – Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 – Ziolorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziolorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 – niżowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7140 – torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), 7150 – Obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku *Rhynchosporion*, 7220 – Źródlika wapienne ze zbiorowiskami *Cratoneurion commutati*, 7230 – Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze mlak, turzycowisk i mechowisk, 9110 – kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9130 – żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 – grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9190 – kwaśne dąbrowy (*Quercion roboli-petraeae*), \*91D0 – bory i lasy bagienne, \*91EO – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragillis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 – łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*). Przedmiotem ochrony jest także: koza *Cobitis taenia*, głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*, minóg strumieniowy *Lampetra planeri*, łosoś *Salmo salar*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, bóbr europejski *Castor fiber* i wydra *Lutra lutra*.

Zagrożeniem dla właściwego zachowania przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 Dolina Łupawy PLH220036 mogą być: prace hydro-inżynieryjne, zaprzestanie użytkowania (np. wypasu lub wykaszania) łąk i soligenicznych torfowisk, intensyfikacja gospodarki leśnej, wycinanie drzew, zwłaszcza na stromych zboczach doliny, wąwozów i źródlisk; lokowanie w granicach obszaru i w jego sąsiedztwie inwestycji powodujących zanieczyszczenia wód.

Z informacji posiadanej przez tuż. organ wynika, że w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia występuje siedlisko 6510 oraz wydra. Z poradnika ochrony siedlisk i gatunków Natura 2000 – podręcznik metodyczny „Murawy, łąki, ziolorośla... Tom 3” (Warszawa 2004) wynika, że przedmiotowe łąki powinny być chronione czynnie. Należy je kosić przynajmniej jeden raz w roku. Nie jest wskazane zbyt niskie koszenie i intensywne wypasanie. Z uzupełnienia do karty informacyjnej wynika, że planowane prace w ramach przedsięwzięcia będą prowadzone w III i IV kwartale roku kalendarzowego. Zatem planowana inwestycja z uwagi na niewielki zakres oraz po za okresem wegetacyjnym roślin nie wpłynie na siedlisko przyrodnicze 6510. Natomiast jeżeli chodzi o wydrę, to z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że podczas przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono występowania wydry. Ponadto realizacja planowanej inwestycji nie zmieni sposobu użytkowania terenu oraz nie wpłynie na gospodarkę wodną.

W zasięgu planowanego przedsięwzięcia mogą występować gatunki ryb będący przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Dolina Łupawy PLH220036: koza, głowacz białopłetwy, minóg rzeczny, minóg strumieniowy oraz łosoś. W związku z tym, że planowana inwestycja na etapie budowy może przyczynić się do negatywnego wpływu na ww. gatunki ryb, realizacja inwestycji będzie prowadzona w III i IV kwartale roku kalendarzowego czyli poza okresem tarła.

Planowana inwestycja z uwagi usytuowania w miejscu istniejącego pomostu wzdłuż istniejącej drogi, małą zajętość terenu, krótki czas realizacji przedsięwzięcia, wycinka tylko jednego drzewa w ramach realizacji przedsięwzięcia oraz położenie inwestycji w terenie przekształconym, w istniejącej infrastrukturze drogowej wyklucza możliwość utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków. Mając na uwadze położenie geograficzne oraz skalę i charakter przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła również:

- spowodować pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000;
- wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone;
- pogorszyć integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innym obszarami.

Nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej.

Pozostałe najbliższe położone obszary chronione objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 2314 z późn. zm.) to:

- ok. 13,0 km północny wschód rezerwat przyrody „Bagna Izbickie”,
- ok. 13,0 km n północny wschód: rezerwat przyrody „Torfowiska Pobołckie”.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza korytarzami ekologicznymi. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się ok. 4,4 km na północny zachód od planowanego przedsięwzięcia i ma nazwę Pobrzeże Słowińskie KPn-20A.

W obrębie planowanych robót, przewiduje się wycinkę jednego drzewa. Istniejące drzewo (wiąz) rośnie zbyt blisko mostu i krawędzi drogi co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz konstrukcję istniejącego czy przebudowywanego mostu. Z uwagi na to, konieczna jest jego wycinka.

W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia, w ramach którego usuwane będą zadrzewienia przydrożne, planuje się wykonanie nasadzeń zastępczych rodzimymi gatunkami drzew, odpowiednimi dla warunków siedliskowych.

W trakcie inwentaryzacji nie zaobserwowano płazów i gadów oraz innych zwierząt, nie mniej jednak nie wyklucza się ich występowania z uwagi na dogodne warunki środowiskowe (środowisko wodne, tereny trawiaste). Zatem z uwagi na to planuje się, że przed przystąpieniem do robót budowlanych, teren objęty inwestycją będzie ponownie zinwentaryzowany pod kątem występowania zwierząt. W przypadku stwierdzenia ich występowania, zostaną one przeniesione poza obszar robót.

W celu ochrony płazów i gadów w okresie wędrówek na gody i w okresie opuszczania akwenów przez młode osobniki, będą wykonane m.in. przepusty podziemne oraz bariery uniemożliwiające przedostanie się na teren budowy. Dodatkowo planuje się, że roboty konserwacyjne polegające na oczyszczeniu koryta i jego odmuleniu będą prowadzone ręcznie przy minimalnym użyciu ciężkiego sprzętu z poziomu jezdni. Planowane roboty w obrębie rzeki obejmują wykonanie umocnienia dna narzutem kamiennym gr 30 cm na geowłókninie. Planuje się, że umocnienie dna i skarp cieku wodnego będzie wykonane bezpośrednio pod mostem (szerokości istniejącego mostu) oraz na odcinku po ok. 5 m od strony górnej i dolnej wody, co daje całkowitą długość ok. 21 m.

W trakcie przeprowadzonej wizji lokalnej polegającej na przeprowadzeniu szczegółowej inwentaryzacji obiektu, nie stwierdzono na oblecie mostowym ani na drzewie planowanym do wycinki, gniazd jaskółek i innych ptaków, jak i miejsc lęgów lub zimowania nietoperzy. Jednakże, przed rozpoczęciem prac budowlanych, przeprowadzona zostanie wizja lokalna, pod kątem stwierdzenia czy obiekt lub planowane do wycinki drzewo nie stanowi miejsca lęgów nietoperzy, czy nie znajdują się gniazda jaskółek i innych ptaków. W przypadku wystąpienia gniazd ptaków zostaną podjęte działania minimalizujące negatywny wpływ na środowisko, polegające np. na wykonaniu zastępczych gniazd (budki dla ptaków) odpowiednich dla danego gatunku oraz przeniesienie ich poza obszar przeprowadzonych robót.

Dla terenu przedsięwzięcia zatwierdzono *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*. Omawiane zamierzenie zrealizowane zostanie w regionie wodnym Dolnej Wisły na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) nr 11, o europejskim kodzie PLGW200011. Wody podziemne charakteryzują się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. Nie są zagrożone nieosiągnięciem celów środowiskowych.



Inwestycja usytuowana jest także w obszarze Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie: PLRW20001947453 – Łupawa od Darżyńskiej Strugi do dopływu z Łojewa. Zgodnie z informacjami, przedstawionymi w *Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* JCWP jest naturalną częścią wód o stanie dobrym zagrożoną możliwością nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Dla tej części wód typ odstąpienia to przedłużenie terminu osiągnięcia celu a także brak możliwości technicznych. Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga szczegółowego rozpoznania wpływu zidentyfikowanej presji i możliwości jej redukcji. W bieżącym cyklu planistycznym dokonano rozpoznania potrzeb w zakresie przywrócenia ciągłości morfologicznej w kontekście dobrego stanu ekologicznego JCWP. W programie działań zaplanowano działanie „wariantowa analiza sposobu udrożnienia budowli pętrzących na rzece Łupawa wraz ze wskazaniem wariantu do realizacji oraz opracowaniem dokumentacji projektowej obejmujące szczegółową analizę lokalnych uwarunkowań, mającą na celu dobór optymalnych rozwiązań technicznych. Wdrożenie konkretnych działań naprawczych będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu ww. analiz.

Mając na uwadze skalę i charakter planowanej inwestycji, zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji w odniesieniu do realizacji celów środowiskowych wyznaczonych dla wód podziemnych i powierzchniowych scharakteryzowanych powyżej;

### III. Rodzaj i skalę możliwego oddziaływania na elementy środowiska zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia jak i jego funkcjonowania

Na etapie budowy głównymi uciążliwościami będzie hałas oraz zanieczyszczenie atmosfery spowodowane pracą różnego rodzaju urządzeń mechanicznych oraz pojazdów służących do transportu i przemieszczania materiałów koniecznych do realizacji zadania. Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie miał wpływ czas realizacji procesu inwestycyjnego oraz równoległość pracy wielu urządzeń i maszyn. Ciężki sprzęt budowlany może być w bezpośrednim jego pobliżu źródłem dźwięku o poziomie przekraczającym 90 dB. Samochody transportujące maszyny i urządzenia oraz materiały budowlane generują hałas na poziomie większym niż 80 dB. Wymusza to prowadzenie prac w możliwie jak najkrótszym czasie. W trakcie prac budowlanych wystąpią bezpośrednio, okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne, które ustanie po zakończeniu prac budowlanych. Ze względu na wielkość oraz charakter prac nie ma możliwości jego wyeliminowania.

Do środowiska będą również emitowane zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Zjawiska będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy. W przypadku prowadzenia prac budowlanych i ziemnych przy zastosowaniu ciężkich maszyn, mogą wystąpić drgania zlokalizowane w rejonie prowadzenia prac.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie się wiązała ze zwiększeniem emisji hałasu do środowiska, może wręcz wpłynąć na polepszenie klimatu akustycznego, poprzez wprowadzenie płynności ruchu pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi gdzie zlokalizowany jest most.

W analizowanym przypadku nie dojdzie do kumulacji oddziaływań planowanego przedsięwzięcia w powiązaniu z takimi samymi lub podobnymi już istniejącymi oraz projektowanymi przedsięwzięciami.

W celu zminimalizowania skutków ewentualnego niekorzystnego oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na środowisko, Inwestor zobowiązuje się do stosowania następujących rozwiązań:

- wykorzystywanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu budowlanego o niskim poziomie emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza;
- ograniczenie czasu budowy przy użyciu maszyn budowlanych, których odpowiednia koordynacja prac może znacznie ograniczyć emisję hałasu;
- wyłączenie silników pojazdów podczas przerw,

- wykorzystywanie materiałów posiadających atesty i aprobaty techniczne dopuszczające do stosowania w budownictwie;
- roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej w taki sposób aby ograniczyć do niezbędnego minimum wszelkie uciążliwości z nimi związane;
- przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska zostanie ograniczone do niezbędnego minimum – ograniczy się składowanie materiałów na terenach nieobjętych inwestycją; a także w miarę możliwości, dowóz bezpośredni materiałów w miejsce wbudowania,
- podczas realizacji inwestycji zostaną wydzielone miejsca przeznaczone do ewentualnego gromadzenia odpadów w sposób selektywny z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi;
- miejsca wyznaczone na ewentualną bazę materiałową, na zaplecze budowy oraz park postojowy maszyn będą znajdowały się poza obszarami chronionymi;
- tereny zaplecza budowy zostaną dodatkowo uszczelnione celem zapobiegania przedostawania się węglowodorów ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego;
- wszelkie prace remontowe i konserwacyjne sprzętu budowlanego będą prowadzone poza miejscem jego pracy;
- powstające odpady będą gromadzone selektywnie w szczelnych pojemnikach zlokalizowanych na utwardzonym i szczelnym podłożu, uniemożliwiającym przenikanie do wód opadowych i gruntu. Odpady będą przekazywane uprawnionym odbiorcom, posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarki odpadami;
- masy betonowe oraz stal zbrojeniowa będą wytwarzane w wytwórniach spełniających warunki ochrony środowiska i transportowane sprawnym i dopuszczonym do ruchu sprzętem;
- zabezpieczenie prac rozbiórkowych oraz montażowych w taki sposób, aby do istniejącego środowiska, tj. do wód rzeki oraz na przyległy teren, nie przedostały się odpady, np. poprzez zastosowanie podwieszonych siatek ochronnych, deskowania pełnego chroniącego, np. przed spadającym gruzem;
- prowadzenie prac konserwacyjnych polegających na oczyszczeniu koryta i jego odmuleniu ręcznie przy minimalnym użyciu ciężkiego sprzętu z poziomu jezdnii.

Szacunkowo w fazie budowy przedsięwzięcia będą powstawały następujące odpady, tj.:

- **170504** – gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 170503:
  - odhumusowanie pasa gruntu grubości ok. 30-40 cm i powierzchni ok. 300 m<sup>2</sup> (120 m<sup>3</sup>), a następnie ułożenie humusu w przyzmy wysokości ok. 80 cm, przeznaczonego do ponownego ułożenia;
- **170506** – urobek z pogłębiania Inny niż wymieniony w 170505:
  - wykonanie robót ziemnych (w przewadze będą roboty polegające na odbudowie istniejących nasypów lub uzupełnieniu niwelety terenu, które będą z gruntu dowiezionego z dokopu) ok. 800m<sup>3</sup>;
- **170181** – odpady z remontów i przebudowy dróg, **170301** – asfalt zawierający smołę:
  - rozbiórka istniejącej konstrukcji z mas bitumicznych w wielkości ok. 25 m<sup>3</sup>;
  - po wykonaniu robót bitumicznych szacuje się wielkość odpadów (masy bitumiczne) ok. 0,5 m<sup>3</sup>;
- **170101** – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, **170405** – żelazo i stal:
  - rozbiórka istniejącej konstrukcji mostu: 100 m<sup>3</sup>;
  - szacowana wielkość stali z balustrady ok. 1,0 ton;
  - wykonanie podpór I warstwy nadbetonu – beton wylewany na mokro – elementy betonowe wykonywane w technologii „na mokro” z betonu wytworzonego w wytwórni

i dowiezionego odpowiednimi betonowozami – odpady ok. 0,5 m<sup>3</sup> oraz stal zbrojeniowa ok. 10 kg;

- resztki drobnowymiarowych elementów betonowych ok. 0,1 m<sup>3</sup>;
- resztki podsypki cementowo-piaskowej ok. 0,3 m<sup>3</sup>.

Na etapie funkcjonowania mostu powstawać będą następujące odpady:

- 20 03 01 – zmieszane odpady komunalne – przekazywane na składowisko,
- 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów – przekazywane do unieszkodliwiania.

Podsumowując, tut. organ po dokonaniu analizy powyższych kryteriów, w tym miejsca usytuowania przedsięwzięcia, a także jego możliwego oddziaływania na środowisko wyraził opinię, iż **nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**. Stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia organ uwzględnił skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania inwestycji.

Wobec powyższego postanowiono jak na wstępie.

Na postanowienie niniejsze nie służy prawo złożenia zażalenia. Zgodnie z art. 142 Kpa postanowienie w tym zakresie można zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji.



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku

*Danuta Makowska*

#### POUCZENIE

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk, okazów, gniazd, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

#### Otrzymują:

1. Wójt Gminy Damnica, ul. Górna 1, 76-231 Damnica
2. Inwestor Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku, ul. Słoneczna 16e, 76-200 Słupsk
3. Strony postępowania poprzez Wójta Gminy Damnica
4. RDOŚ a/a