BURMISTRZ MIASTA CHOJNICE
Stary Rynek 1
89-600 Chojnice

Chojnice, dnia 05.08.2025 r.

OŚ.6220.9.2025
za dowodem doręczenia

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie:

- art. 75 ust. 1 pkt 4, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 84 ust. 1 i 1a oraz art. 85 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 (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm., dalej jako „ustawa ooś”);
- art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572 ze zm., dalej jako „kpa”);
- § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.),

po rozpatrzeniu wniosku Burmistrza Miasta Chojnice reprezentowanego przez pełnomocnika, z dnia 19.05.2025 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.***: „Rozbudowa odcinków ul. Żeromskiego, ul. Miłosza i ul. Zamieście w Chojnicach wraz z infrastrukturą towarzyszącą”***, wpisanego do publicznie dostępnego wykazu – karta 59/2025.

Orzekam:

I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:

„Rozbudowa odcinków ul. Żeromskiego, ul. Miłosza i ul. Zamieście w Chojnicach wraz z infrastrukturą towarzyszącą”.

II. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Zaplecze budowy oraz bazę sprzętową zlokalizować poza terenami sąsiadującymi z zabudową chronioną, na uszczelnionym podłożu, aby

zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami środowisko gruntowo-wodne, poprzez:

- wykorzystywanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej;
- uszczelnienie nawierzchni miejsc składowych materiałów sypkich, placów postojowych dla maszyn i środków transportu oraz parkingów dla pracowników;
- zabezpieczenie przed spływami – zakrycie materiałów budowlanych, takich jak: żwir, kruszec, cement, itp.;
- prowadzenie konserwacji i napraw maszyn pracujących na placu budowy, na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu.

2. Należy używać tylko sprawnego i sprawdzonego sprzętu, w celu uniknięcia wycieku substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.

3. Wyposażyć plac budowy w sorbenty do neutralizacji substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych.

4. Wszystkie awaryjne zdarzenia wiążące się z zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, usunąć natychmiast po wystąpieniu zdarzenia.

5. Odpady wytwarzane podczas realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia składować selektywnie w szczelnych pojemnikach i zapewnić ich sukcesywny wywóz, przez firmy posiadające odpowiednie zezwolenie na ich zagospodarowanie.

6. Na etapie budowy zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne; przenośne toalety ze szczelnym zbiornikiem oraz zapewnić systematyczny wywóz nieczystości przez wyspecjalizowane firmy.

7. Realizacja planowanej inwestycji nie powinna wpływać na stosunki wodne na przedmiotowym terenie oraz na stan i jakość wód powierzchniowych i podziemnych, będących w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

8. Teren, na którym prowadzone będą prace budowlane oraz montażowe należy uporządkować po wykonaniu tych prac.

9. W przypadku wykonania urządzeń wodnych, odprowadzania wód opadowych i roztopowych do wód lub urządzeń wodnych lub w przypadku przebudowy lub odbudowy urządzeń odwadniających, zlokalizowanych w pasie drogowym dróg publicznych, Inwestor zobowiązany jest do uzyskania odpowiedniej zgody wodnoprawnej, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

10. W celu podczyszczenia wód opadowych odprowadzanych do gruntu, należy zastosować specjalistyczne urządzenia podczyszczające.

11. Uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej (6^{00} – 22^{00}), z wyłączeniem okresów budowy, gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia, wymagana jest ciągłość prowadzenia prac.

12. Zastosować elementy amortyzacyjne, np. elastyczne podkładki, wysokiej jakości tłumiki w silnikach spalinowych, obudowy części lub całości maszyn osłonami akustycznymi, w celu ograniczenia emisji hałasu i wibracji.

13. Dostosować przewidywane godziny wzmożonego ruchu samochodowego, związanego z transportem materiałów budowlanych oraz innych materiałów i towarów związanych z budową, do bieżących warunków drogowych na trasie dojazdowej, tak aby nie powodować dodatkowych utrudnień dla innych podmiotów działających w otoczeniu inwestycji.

14. Zaplanować i wdrożyć system dojazdu pojazdów na teren budowy, w taki sposób, aby ograniczyć do minimum powstawanie sytuacji wymuszonych przestojów i zatorów na drogach dojazdowych do placu budowy.

15. Projekt budowlany winien zakładać rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne minimalizujące oddziaływanie w szczególności w fazie budowy, z uwzględnieniem odpowiednich odległości od podziemnego uzbrojenia terenu w miejscach kolizji.

16. Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi i pracowników oraz ograniczenia niedogodności związanych z planowaną przebudową należy: przygotować projekt organizacji ruchu zastępczego, zapewnić mieszkańcom dojazd do posesji usytuowanych wzdłuż trasy prowadzonych wykopów, zapewnić dojazd oraz sukcesywny wywóz odpadów komunalnych firmom posiadającym odpowiednie zezwolenie na ich zagospodarowanie, zapewnić właściwe oznakowanie odcinka robót, zapewnić pracownikom odzież roboczą ostrzegawczą oraz środki ochrony osobistej.

17. Wycinkę drzew przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszcza się przeprowadzenie prac w ww. okresie, jednak musi być to poprzedzone wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa, stwierdzającą brak występowania na przedmiotowym drzewie lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dokumentacji, np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.

18. W ramach rekompensaty za wycinkę drzew dokonać nasadzeń zastępczych w ilości 1:1; do nasadzeń wykorzystać gatunki roślin rodzimych geograficznie i siedliskowo, takich jak: klon pospolity, jarząb pospolity, brzoza brodawkowata, buk pospolity, lipa drobnolistna.

19. Drzewa i krzewy niepodlegające usunięciu, a pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew – na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
- fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygrodzeniem obszaru występowania krzewów, np. taśmą;
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
- mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac;

powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

20. Nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa.

21. W obrębie rzutu koron drzew i od 2 m poza nimi, nie dopuszczać do poruszania się sprzętu mechanicznego, zaś wszelkie prace ziemne w tych miejscach wykonywać ręcznie z zachowaniem maksymalnej liczby korzeni.

22. W zasięgu koron i w odległości 2 m od obrysu korony drzew nie zmieniać poziomu gruntu, a wszelkie wykopy zasypać w jak najkrótszym czasie, w przypadku bezwzględnej konieczności zmiany poziomu gruntu, wykonać systemy napowietrzające glebę.

23. Nie prowadzić wykopów w obrębie rzutu koron drzew nieprzeznaczonych do wycinki i do 2 m poza nimi, dłużej niż 2 tygodnie, a przy wilgotnej pogodzie 3 tygodnie; w przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne.

24. W razie konieczności drzewa podlewać, w ilości ok. 20 dm^3/dobę na jedno drzewo, przez cały okres trwania robót w zależności od warunków atmosferycznych; w przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew przykryć materiałem chroniącym, np. matami.

25. Podczas prowadzenia wykopów zabezpieczyć plac robót płotkiem z siatki herpetologicznej, przed przedostawaniem się do nich małych zwierząt. Codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzić kontrolę wykopów, uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz w przypadku płazów przy użyciu rękawiczek ochronnych. Używany do tego sprzęt dezynfekować. Skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika i udokumentowana właściwym wpisem w dokumentacji, np. wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego.

26. W okresie eksploatacji środki przeciwoblodzeniowe należy stosować w sposób racjonalny oraz o jak najmniejszej szkodliwości dla roślin i środowiska gruntowo-wodnego.

27. Należycie zabezpieczyć (przed dostępem osób niepowołanych): maszyny, sprzęt budowlany i materiały, w trakcie robót oraz w czasie przerw w pracy.

28. Wnioskodawca powinien zapewnić utrzymanie czystości w pasie drogowym, podczas eksploatacji drogi.

III. Uczynić charakterystykę całego przedsięwzięcia załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 19.05.2025 r. Burmistrz Miasta Chojnice, Stary Rynek 1, 89-600 Chojnice, za pośrednictwem pełnomocnika zwrócił się do tut. Urzędu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: ***„Rozbudowa odcinków ul. Żeromskiego, ul. Miłosza i ul. Zamieście w Chojnicach wraz z infrastrukturą towarzyszącą”.***

Do wniosku załączono:

1) kartę informacyjną przedsięwzięcia;
2) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
3) kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek wraz z dokładnym zaznaczeniem obszaru, na który będzie oddziaływać planowane przedsięwzięcie;
4) pełnomocnictwo.

Informacje o wniosku oraz załączoną do niego Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych. Dane dotyczące wniosku podano do wiadomości publicznej w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie organu właściwego w sprawie oraz na stronie internetowej tut. Urzędu.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, na podstawie ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, kwalifikowane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z:

- **§3 ust. 1 pkt 62** *„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”.*

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4 i 4b ww. ustawy – z informacji zawartych we wniosku wynika, że Inwestor będzie ubiegał się o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 10).

Strony zawiadomiono o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: ***„Rozbudowa odcinków ul. Żeromskiego, ul. Miłosza i ul. Zamieście w Chojnicach wraz z infrastrukturą towarzyszącą”***, obwieszczeniem znak OŚ.6220.9.2025 z dnia 03.06.2025 r.

Ze względu na liczbę stron przekraczającą 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadomieniu stron postępowania poprzez obwieszczenie.

Obwieszczenie o powyższym zostało umieszczone na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej, a także na tablicach ogłoszeń w siedzibie: Urzędu Miejskiego w Chojnicach.

W myśl art. 64 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania decyzji zasięga opinii.

W związku z powyższym Burmistrz Miasta Chojnice pismem znak: OŚ.6220.9.2025 z dnia 03.06.2025 r. zwrócił się odpowiednio do: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o wydanie uzgodnienia, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach o wydanie opinii oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Chojnicach o wydanie opinii.

<u>Organy współdziałające w sprawie, wyraziły swoje stanowiska:</u>

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach – wydał opinię, znak: SNZ.9022.436.2025 z dnia 09.06.2025 r. (data wpływu do tut. Urzędu 12.06.2025 r.), że realizacja przedsięwzięcia zgodnie z przedłożonymi w KIP warunkami – nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku – postanowieniem znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.355.2025.AKL.1 z dnia 26.06.2025 r. (data wpływu do tut. Urzędu 01.07.2025 r.) wyraziła opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia;
- Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Chojnicach – pismem znak: GC.ZZŚ.1.4901.109.2025.PG z dnia 01.07.2025 r. (data wpływu do tut. Urzędu 02.07.2025 r.) wyraził opinię, że nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenie osiągnięcia przez nie celów środowiskowych oraz określił warunki i wymagania realizacji przedsięwzięcia.

Burmistrz Miasta Chojnice, po dokonaniu analizy przedłożonej dokumentacji, w tym KIP stwierdził, iż:

1. Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na budowie odcinków dróg gminnych ul. Żeromskiego, Miłosza i Zamieście, na odcinku o długości około 2 km.

2. Przedsięwzięcie objęte przedłożonym wnioskiem jest kwalifikowane według rozporządzenia *Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r.*, do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.
3. W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość odziaływania 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.
4. Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami sieci Natura 2000 oraz poza innymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.).*
5. Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie przewiduje się występowania negatywnych skumulowanych oddziaływań na środowisko.

Burmistrz Miasta Chojnice przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wziął pod uwagę opinie organów współopiniujących.

W związku z powyższym Burmistrz Miasta Chojnice odnosząc się jednocześnie do uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ustalił i zważył co następuje.

I. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

Planowana inwestycja będzie polegała na budowie odcinka ul. Żeromskiego o długości 740,95 m, odcinka ul. Miłosza o długości 647,17 m oraz odcinka ul. Zamieście o długości około 535 m. Łączna długość projektowanych dróg wynosi około 1923 m. Przedsięwzięcie zakłada również budowę sieci kanalizacji deszczowej, kanału technologicznego i oświetlenia ulicznego. Inwestycja ma charakter liniowy.

Na analizowanych odcinkach dróg jezdnia ma zmienną szerokość od 4,8 do 6,00 m. Jezdnia ul. Żeromskiego posiada nawierzchnię bitumiczną, ul. Miłosza i ul. Zamieście nawierzchnię z płyt betonowych, w różnym stopniu technicznym od złego do średniego, z licznymi spękaniami podłużnymi i poprzecznymi. W analizowanych obszarach dróg brak jest infrastruktury rowerowej, chodniki jeżeli istnieją to w znacznym stopniu wymagają naprawy, wyrównania powierzchni itp. na nawierzchni asfaltowej zauważyć można liczne uszkodzenia, spękania podłużne i poprzeczne, o zmiennej szerokości od 4,8 do 5,5 m. Przedmiotowe jezdnie posiadają obramowanie krawężnikami, obustronne ciągi piesze, a w niektórych miejscach, gdzie jezdnia jest z płyt betonowych posiadają szerokie obustronne pobocza ziemne bez żadnych obramowań i chodników.
Realizacja zadania obejmować będzie wykonanie robót budowlanych branży drogowej. W trakcie wykonywania projektowanych robót nie przewiduje się

jakiejkolwiek ingerencji w tereny przyległe do dróg, rozwiązania projektowe umożliwiające zrealizowanie założonego celu koncentrować się będą w obrębie pasa drogowego przedmiotowych dróg.

Odwodnienie, czyli odprowadzenie wód opadowy i roztopowych z jezdni dróg gminnych przewidziano za pomocą wpustów ulicznych, wpiętych w istniejącą i rozbudowywaną sieć kanalizacji deszczowej. Szacuje się, że ilość odprowadzanych wód opadowych lub roztopowych z ww. dróg nie przekroczy 5m^3/dobę.

Po przeprowadzeniu inwestycji drogowej, struktura rodzajowa ruchu oraz funkcja komunikacyjna pozostanie bez zmian. Przedmiotowe drogi będą przystosowana do obsługi wszystkich rodzajów pojazdów i pieszych, bez żadnych ograniczeń rodzajowych i ilościowych. Powyższa inwestycja nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu drogowego. Jej użytkownikami w dalszym ciągu pozostaną przede wszystkim lokalni uczestnicy ruchu drogowego.

Rozbudowa dróg gminnych zostanie zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Roboty budowlane związane z budową będą wykonywane w taki sposób, aby nie przekraczać standardów jakości. Stosowane sprzęty i maszyny budowlane będą sprawne technicznie oraz będą spełniać dopuszczalne normy jakości spalin.

Wykopy wykonywane będą do głębokości 0,70 m (pod konstrukcji nawierzchni jezdni i ciągów pieszo-rowerowych) oraz pod sieć kanalizacyjną do 2 m, a w miejscu studni rewizyjnych do 3 m. Wykopy nie będą wymagały odwodnienia.

Prace drogowe prowadzone będą etapowo, aby nie zaburzać dostępności do dróg oraz budynków mieszkalnych, a utrudnienia związane z prowadzeniem robót będą okresowe.

Maszyny, pojazdy i sprzęt używane podczas prowadzenia robót drogowych będą miały aktualne badania techniczne, aby zminimalizować ryzyko wystąpienia usterek lub awarii, szczególnie tych, które mogłyby skutkować wyciekiem płynów eksploatacyjnych.

Na terenie inwestycji czynności polegające na uzupełnianiu paliw wykonywane będą w ograniczonym zakresie. Samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane, każdorazowo tankowane będą na okolicznych stacjach paliw, tj. poza terenem robót. Inne środki sprzętowo-transportowe i sprzęt zmechanizowany napędzany silnikami spalinowymi, również tankowane będą poza terenem inwestycji. W sporadycznych przypadkach gdy w trakcie pracy maszyn i urządzeń zużyte będzie paliwo to będzie miało miejsce tankowanie w obszarze inwestycji, na miejscu. W tym celu na placu budowy wyznaczone zostanie specjalne odizolowane od gruntu rodzimego miejsce. Tankowanie paliw odbywać się będzie na równym, utwardzonym podłożu wyposażonym w nawierzchnię bitumiczną, dzięki temu z powierzchni tej będzie można sprawnie usunąć ewentualne zanieczyszczenia. Miejsce to zlokalizowane zostanie z dala od cieków wodnych, wlotów kanalizacji deszczowych oraz zagłębień terenu, w których może gromadzić się woda.

Plac budowy zostanie wyposażony w sorbenty do neutralizowania substancji ropopochodnych. Zużyte sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania

(np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi, do czasu ich odbioru przez wyspecjalizowaną firmę, będą magazynowane selektywnie w wydzielonym na placu budowy miejscu.
Wykonawca planowanej inwestycji będzie na bieżąco wbudowywać dostarczone materiały budowlane i surowce, aby nie organizować stałego zaplecza budowy ze składowiskiem materiałów budowlanych, w tym materiałów sypkich (kruszyw). Przy transporcie materiałów sypkich takich, jak np. kruszywa, stosowane będą środki transportu kołowego wyposażone w plandeki kryjące skrzynie ładunkowe, natomiast wbudowywane materiały sypkie będą polewane wodą, wszystko to w celu ograniczenia ich pylenia.

II. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania na elementy środowiska zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia, jak i jego funkcjonowania

Realizacja inwestycji spowoduje przejściowo zwiększenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery, tj. powstawanie hałasu i pyłów w wyniku prowadzenia robót budowlanych, obróbki materiałów oraz transportu. Nastąpi również zwiększenie zanieczyszczeń atmosfery spalinami z maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Emisje te będą miały charakter lokalny i chwilowy, a po zakończeniu inwestycji ustaną całkowicie.
Podczas prowadzenia przebudowy, droga będzie przejezdna poprzez wahadłowe prowadzenie ruchu drogowego, a na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpią dodatkowo uciążliwości związane z pracą maszyn budowlanych, urządzeń mechanicznych, sprzętu drobnego i środków transportu kołowego. Niekorzystne oddziaływania powstające w trakcie budowy, to: hałas i emisja spalin do powietrza. Uciążliwości te będą miały charakter przejściowy, lokalny i krótkotrwały i zanikną po zakończeniu prac budowlanych.
Emisje do powietrza w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter punktowy i przejściowy. Wystąpi nieplanowana i niezorganizowana, okresowa emisja spalin, pochodzących ze spalania paliw ciekłych, bez znacznego negatywnego wpływu na środowisko i ludzi. Podczas spalania paliwa następuje emisja do powietrza produktów spalania, a więc głównie tlenków azotu (NO_x), tlenku (CO) i dwutlenku węgla (CO_2) oraz tlenków siarki (S_xO_y). Mogą więc wystąpić chwilowe podwyższone wartości stężeń w/w związków, nie powodujące jednak przekroczenia wartości dopuszczalnych.
W celu minimalizacji niekorzystnych dla środowiska emisji, roboty prowadzone będą przy zastosowaniu jednostek sprzętowo-transportowych sprawnym technicznie, legitymujących się aktualnymi badaniami i przeglądami technicznymi.
Na etapie realizacji przedsięwzięcia emitorem hałasu będą w/w jednostki sprzętowo-transportowe. W celu minimalizacji niedogodności, wszelkie roboty budowlane związane z planowaną przebudową, w żadnym miejscu, ani też w żadnym okresie ich trwania nie będą prowadzone w porze nocnej. Roboty prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej.

Liczba jednostek sprzętowo-transportowych pracujących jednocześnie w pobliżu zabudowań ograniczana będzie do niezbędnego minimum. Wzmożony chwilowo hałas ustąpi wraz z zakończeniem robót budowlanych.
Wszystkie odpady powstałe podczas realizacji inwestycji będą wstępnie segregowane i magazynowane na terenie budowy, następnie przekazywane do wtórnego wykorzystania (surowce wtórne) lub specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem odpadów. Miejsce składowania odpadów należy izolować od środowiska oraz zabezpieczyć przed ingerencją osób postronnych. Podczas prowadzenia prac będą powstawały odpady z grupy 17.01.81 – odpady z remontów i przebudowy dróg, a także odpady z grupy 20.03.01 – niesegregowane odpady komunalne. Usunięcie odpadów powstających podczas wykonywania prac budowlanych zgodnie z aktualnymi przepisami, należało będzie do obowiązków wykonawcy robót budowlanych. Do jego obowiązków będzie należało zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w fazie budowy, w tym do selektywnego zgromadzenia powstających odpadów oraz przekazywanie podmiotowi uprawnionemu odpadów, które nie będą zagospodarowane na miejscu budowy.
Planowana inwestycja nie spowoduje zwiększenia ruchu kołowego na drodze. Realizacja inwestycji wynika przede wszystkim z potrzeby poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego i samochodowego. Dodatkowo zdegradowane nawierzchnie zostaną zastąpione nowymi nawierzchniami. Realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na klimat akustyczny w jej obszarze. W wyniku realizacji budowy dróg nastąpi poprawa stanu technicznego nawierzchni co sprawi, że hałas w najbliższej perspektywie czasowej ulegnie znacznemu obniżeniu w porównaniu ze stanem istniejącym.
W trakcie eksploatacji i funkcjonowania przedsięwzięcia nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Powstające odpady związane z oczyszczaniem nawierzchni drogowych z grupy 20.03.03 odbierać będzie firma zajmująca się utrzymaniem ulic i placów, posiadająca odpowiednie uprawnienia. W związku z realizacją projektu nie przewiduje się znaczącego wzrostu zanieczyszczeń.
Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą ścieki bytowe, które gromadzone będą w toaletach mobilnych, które będą okresowo opróżniane i dezynfekowane przez firmę zewnętrzną. Woda do celów bytowych dostarczana będzie w pojemnikach i butelkach lub gdy będzie to możliwe, czerpana będzie z sieci wodociągowej.

III. <u>Usytuowanie</u>

Planowane przedsięwzięcie budowlane zlokalizowane będzie na działkach o nr ewidencyjnych: 59/6, 60/18, 61/1, 62/7, 63/9, 64/2, 64/3, 74/6, 74/14, 74/15, 83/4, 83/6, 84/4, 84/5, 84/8, 85/3, 85/11, 85/18, 87/5, 89/27, 860, 875, 889, 902/1, 903, 915/3, 926, 935/29, 1099/1, 1099/9, 1100/1, 1100/3, 1101/1, 1101/3, 1101/11, 4590, 74/33, 74/37, 74/39, 426, 4591/8, 4592/16, 88/1, 87/60, 87/9, 96/6,

87/47, 87/43, 86/2, 86/59, 110/37, 110/89, 111/88, 111/98, 111/106, 111/141; obręb Chojnice [0001]; jednostka ewidencyjna Chojnice – M [220201_1].
Inwestycja realizowana będzie w obszarze zabudowy jednorodzinnej (mieszkaniowo-usługowej) w obszarze miasta Chojnice.
Ul. Żeromskiego jest obszarem całkowicie zantropogenizowanym, pas drogowy jest zagospodarowany, jezdnia asfaltowa, chodnik dwustronny z płyt betonowych i kostki betonowej na początkowym odcinku drogi przechodzący na wysokości ul. Orkana w chodnik jednostronny z kostki betonowej i dalej chodnik dwustronny wykonany z różnego rodzaju materiałów tj.: kostki betonowej, asfaltu i betonu. W pasie drogowym ul. Żeromskiego nie rosną żadne drzewa i krzewy, a jedynie na niektórych odcinkach rosną niewielkie ilości roślin zielnych, głównie traw.
Ul. Miłosza jest ulicą gdzie pas drogowy wykonany jest z asfaltu i płyt betonowych, pobocze jest ziemne, odcinkowo utwardzone różnego rodzaju materiałami np.: gruzem, kruszywem itp. W obszarze pasa drogowego rośnie niewielka ilość drzew i krzewów, np.: brzozy brodawkowate (typowane do wycinki), dzikie śliwy i grusze oraz roślinność ruderalna rosnąca przy jeszcze niezagospodarowanych działkach, są to takie rośliny jak: perz właściwy (*Elymus repens*), rdest ptasi (*Polygonum aviculare*), krwawnik pospolity (*Achillea millefolium*), babka zwyczajna (*Plantago major*), tymotka łąkowa (*Phleum pratense*), czy mietlica pospolita (*Agrostis capillaris*).
Ul. Zamieście, tak jak ul. Miłosza nie ma utwardzonego pobocza, jezdnię stanowią płyty betonowe, brak jest chodników czy zjazdów. Teren przeznaczony jest pod budownictwo mieszkaniowe w różnym stopniu zagospodarowania, tj. występują tu całkowicie zagospodarowane działki, z urządzonymi ogrodami, z nasadzeniami drzew i krzewów oraz trawnikami, a także występują tu działki niezagospodarowane, zarośnięte roślinnością ruderalną oraz działki, na których prowadzona jest produkcja rolnicza (głównie zbóż). W pasie drogowym rosną niewielkie drzewa sumaka octowca (*Rhus Typhina* – 6 szt.), krzewy dzikiej róży, dzikich śliw, krzewuszki, czy bzu czarnego.
Podczas realizacji inwestycji planuje się usunięcie 8 szt. drzew, które kolidują z planowaną rozbudową 3 ulic. W ich obrębie nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin, grzybów, ani zwierząt. Na pniach tych drzew nie znajdują się dziuple, a w ich koronach brak jest gniazd ptasich. Drzewa przeznaczone do wycinki rosną w obszarze inwestycji tj. w miejscu gdzie będzie wykonywana przebudowa jezdni, bądź poboczy. Planowana wycinka drzew wynika z kolizji istniejących drzew z projektowanym przebiegiem drogi, zachowaniem skrajni drogowej i zaprojektowanym ukształtowaniem drogi.
W ramach rekompensaty, w zamian za utracone drzewa, przewiduje się wykonanie nasadzeń zastępczych w pasie drogowym budowanych dróg, z wykorzystaniem gatunków rodzimych, takich jak: klon polny w ilości nie mniejszej niż liczba wyciętych drzew.
W trakcie realizacji inwestycji należy zabezpieczyć drzewa i krzewy występujące w zasięgu robót budowalnych, przed:

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew – na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
- fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygrodzeniem obszaru występowania krzewów np. taśmą;
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
- mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej dokonano oceny występowania fauny na terenie inwestycji. W granicach analizowanego terenu stwierdzono obecność następujących ptaków:

- skowronek polny (*Alauda arvensis*) – śpiew, przeloty oraz żerowanie w obrębie gruntów rolnych;
- wróbel zwyczajny (*Passer domesticus*) – przeloty i bytowanie na terenach zabudowanych i na pobliskich gruntach rolnych;
- kruk zwyczajny (*Corvus corax)* – przeloty i żerowanie na gruntach rolnych,
- sroka zwyczajna (*Pica pica*) – swobodne przeloty nad drogami, bytowanie w konarach okolicznych drzew i krzewów rosnących w pasie drogowym i okolicznych ogrodach;
- kopciuszek zwyczajny (*Phoenicurus ochruros*) – żerowania na okolicznych polach uprawnych;
- szpak zwyczajny (*Sturnus vulgaris*) – swobodne przeloty nad drogami, bytowanie w konarach okolicznych drzew i krzewów rosnących w okolicznych ogrodach;
- wrona siwa (*Corvus corone*) – przeloty nad drogami, bytowanie w obrębie sąsiadujących z drogą ogrodach, żerowanie na gruntach rolnych;
- żuraw zwyczajny (*Grus grus*) – żerowanie na sąsiednich gruntach rolnych.

Działki, na których ma być realizowana inwestycja drogowa są w ograniczonym stopniu wykorzystywane przez pozostałe gatunki ptaków – głównie do migracji. Realizacja zamierzenia inwestycyjnego nie ograniczy i nie zmieni w żaden sposób możliwości wykorzystywania przez nie tego terenu, gdyż teren ten jest zantropogenizowany i w znacznym stopniu nie stanowi już siedlisk dla roślin i zwierząt w tym dla gatunków chronionych.

Biorąc powyższe pod uwagę, tut. organ w warunkach realizacji przedsięwzięcia umieścił zapisy dotyczące terminu wycinki drzew poza okresem lęgu, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie wycinki w ww. okresie, pod warunkiem poprzedzenia jej wizją terenową, wykonywaną przez

specjalistę ornitologa, stwierdzającą brak występowania na przedmiotowym drzewie lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dokumentacji np. wpisem do protokołu z nadzory przyrodniczego.
W analizowanej przestrzeni tj. na obszarach najmniej zagospodarowanych tj. przy ul. Zamieście, stwierdzono niewielkie ślady przechodnie ssaków, co świadczy o sporadycznym wykorzystywaniu tej przestrzeni, jako miejsc lokalnej migracji. W trakcie prowadzonych obserwacji stwierdzono występowanie następujących gatunków zwierząt: sarna (*Capreolus capreolus*) oraz lis (*Vulpes vulpes*). Ślady były rozmieszczone bez wyraźnych kierunków (bytowanie na sąsiednich gruntach użytkowanych rolniczo i nieużytkach). Stwierdzone gatunki zwierząt świadczą o położeniu miejsca w mozaikowym krajobrazie, w sąsiedztwie terenów zamieszkałych, pól uprawnych i płatów zieleni. Realizacja przedsięwzięcia nie zmieni oraz nie ograniczy możliwości migracji dla lokalnych populacji oraz nie stworzy efektu barierowości.
Podczas obserwacji terenowych na całym odcinku analizowanych dróg oraz na obszarze oddziaływania nie zaobserwowano występowania gadów i płazów oraz ich siedlisk.
Kierując się zasadą przezorności, tut. organ w warunkach realizacji przedsięwzięcia nałożył na Inwestora obowiązek zabezpieczenia placu robót podczas prowadzenia wykopów płotkiem z siatki herpetologicznej, przed przedostawaniem się do nich małych zwierząt. Codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzić kontrolę wykopów. Uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika. Dodatkowo z uwagi na wyniki badań, które potwierdzają występowanie w populacjach płazów w Polsce grzyba *Batrachochytrium dendrobatidis*, prace terenowe z tą grupą zwierząt należy prowadzić przy użyciu rękawiczek ochronnych, a używany do tego sprzęt musi być dezynfekowany.
Przedmiotowa lokalizacja raczej nie jest miejscem żerowania nietoperzy, ze względu na położenie w obszarze zabudowy miejskiej. Brak dogodnego miejsca żerowania nie ma wpływu zarówno pozytywnego jak i negatywnego na tą grupę ssaków. Inwestycja nie spowoduje utraty siedliska i miejsc żerowania nietoperzy.

Usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów specjalnej ochrony, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

- ok. 1,8 km na północny zachód: Bory Tucholskie PLB220009;
- ok. 2,5 km na północny zachód: Wielki Sandr Brdy PLB220001;
- ok. 3,5 km na północny zachód: Las Wolność PLH220060.

W opinii tut. organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na odległość od ww. obszarów Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty

powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. Inwestycja nie będzie wpływać również na realizację celów działań ochronnych. Nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.
Inne najbliżej położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.) to zlokalizowane w odległości:

- ok. 1,7 km na północny zachód: Park Narodowy Bory Tucholskie – otulina;
- ok. 2,5 km na północny zachód: Zaborski Park Krajobrazowy.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza granicami korytarzy ekologicznych. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 3,3 km na północ od inwestycji – korytarz ekologiczny Bory Tucholskie GKPn-18B. Ze względu na lokalizację inwestycji, realizację w istniejącym śladzie oraz skalę inwestycji, nie przewiduje się by mogła ona wpływać na drożność ww. korytarza ekologicznego.

Jednocześnie tutejszy organ zaznacza, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ww. ustawy.

Usytuowanie przedsięwzięcia względem zlewni i jednolitych części wód:

Przedmiotowa inwestycja położona jest z dala od ujść rzek, stref ochronnych ujęć wody i obszarów chronionych zbiorników wód śródlądowych. Teren przedmiotowej inwestycji nie znajduje się na obszarze Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) oraz na obszarach szczególnego zagrożenia powodziowego, w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze dorzecza Wisły, w myśl rozporządzenia Rady Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” (t. j. Dz. U. z 2023 r., poz. 300).

Zgodnie z ww. zaktualizowanym planem przedsięwzięcie znajduje się w obszarze następujących jednolitych części wód:

- <u>powierzchniowych rzecznych (JCWP RW)</u>
  o europejskim kodzie RW2000172923112 o nazwie „Struga Jarcewska”, określonej jako naturalna część wód, monitorowana, typ P_poj – potok w systemie rzeczno-jeziorowym Pojezierzy, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. dobrego stanu ekologicznego; stan

chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Stan ogólny ww. wód określono jako zły, zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2021 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1475);

- powierzchniowych jeziornych (JCWP LW)
  o europejskim kodzie LW20290 – „Charzykowskie” określonej jako naturalna część wód, monitorowana, typ WSd_a-Jezioro na podłożu wapiennym, o dużej wartości współczynnika Schindlera, stratyfikowane, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. dobrego stanu ekologicznego; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Stan ogólny ww. wód określono jako zły, z umiarkowanym stanem ekologicznym i poniżej dobrego stanu chemicznego, zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2021 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1475);
- podziemnych (JCWPd)
  o kodzie GW200027, zaliczonym do regionu Dolnej Wisły. W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, zgodne z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2148) stan ilościowy i chemiczny określony został jako dobry. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Nie przewiduje się negatywnego odziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Po przeanalizowaniu dołączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter i skalę przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego odziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

IV. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

W związku z rodzajem i lokalizacją inwestycji, wykluczona jest możliwość odziaływania 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.

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze jego oddziaływania, uwzględniając skalę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia nie zidentyfikowano innych przedsięwzięć, których obecność wraz z analizowanym działaniem prowadziłoby do skumulowania oddziaływań na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 18 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (t. j. Dz. U. z 2025 r. poz. 647 ze zm.).

Biorąc pod uwagę opinie, a także kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.) Burmistrz Miasta Chojnice odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

Burmistrz Miasta Chojnice obwieszczeniem znak OŚ.6220.9.2025 z dnia 08.07.2025 r. zawiadomił strony postępowania na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy ooś, zgodnie z treścią art. 49 kpa, o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w związku z postępowaniem prowadzonym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację ww. przedsięwzięcia.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków.

Podsumowując tut. organ po dokonaniu analizy powyższych uwarunkowań, w tym miejsca usytuowania przedsięwzięcia, a także jego możliwego oddziaływania na środowisko **stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania 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.

Za wydanie niniejszej decyzji nie pobrano opłaty skarbowej. Wnioskodawca – Burmistrz Miasta Chojnice zgodnie z art. 7 ust. 3) ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2111) podlega zwolnieniu.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy Stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Słupsku, za pośrednictwem Burmistrza Miasta Chojnice, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia, o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia, o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Burmistrz Miasta Chojnice, Stary Rynek 1, 89-600 Chojnice - pełnomocnik;
2. Strony postępowania zawiadomione obwieszczeniem zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.
3. a/a (AR).

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 39, 89-600 Chojnice;
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Chojnicach, ul. Łużycka 1A, 89-600 Chojnice.

BURMISTRZ MIASTA CHOJNICE
Stary Rynek 1
89-600 Chojnice

OŚ.6220.9.2025

ZAŁĄCZNIK NR 1
do decyzji znak OŚ.6220.9.2025
z dnia 05.08.2025 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Charakterystykę sporządzono na podstawie załączonej do wniosku Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia.

W ramach inwestycji planowana jest budowa:

- odcinka ul. Żeromskiego, o długości 740,95 m;
- odcinka ul. Miłosza, o długości 647,17 m;
- odcinka ul. Zamieście, o długości około 535 m.

Łączna długość projektowanych dróg wynosi około 1923 m. Przedsięwzięcie zakłada również budowę sieci kanalizacji deszczowej, kanału technologicznego i oświetlenia ulicznego.

Ryc. 1 Lokalizacja przedsięwzięcia.

<u>Planowane przedsięwzięcie swoim zakresem robót obejmować będzie:</u>

- wycinkę 8 szt. drzew,
- rozbiórkę jezdni bitumicznej,
- rozbiórkę jezdni o nawierzchni z betonowych płyt drogowych,
- rozbiórkę nawierzchni z kostki betonowej,

- rozbiórkę krawężników, oporników i obrzeży betonowych,
- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie przebudowy urządzeń infrastruktury podziemnej i naziemnej,
- wykonanie regulacji wysokościowej armatury sieci gazowej, kanalizacji sanitarnej i wodociągowej,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę kanału technologicznego,
- ustawienie krawężników betonowych, oporników betonowych i obrzeży betonowych,
- budowę jezdni o nawierzchni bitumicznej,
- budowę jezdni o nawierzchni z kostki betonowej szarej,
- budowę poszerzenia jezdni o nawierzchni z kostki granitowej,
- budowę wyniesionego skrzyżowania o nawierzchni z kostki betonowej czerwonej,
- budowę zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej grafitowej,
- budowę drogi dla pieszych oraz dojść do posesji o nawierzchni z kostki betonowej szarej,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów o nawierzchni z kostki betonowej czerwonej,
- budowę zatoki autobusowej o nawierzchni betonowej,
- odtworzenie zjazdu o nawierzchni z kostki betonowej szarej,
- ustawienie progów zwalniających wyspowych,
- wykonanie nasadzeń zieleni niskiej,
- ustawienie znaków stałej organizacji ruchu.

W zakresie robót składających się na realizację planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na rozbudowie lokalnych dróg gminnych na łącznej długości ok. 2 km, przewiduje się:

- budowę jezdni ul. Żeromskiego o nawierzchni bitumicznej o szerokości zmiennej 5,50 – 6,00 m oraz jezdnię ul. Miłosza o nawierzchni bitumicznej o szerokości 6,00 m;
- na skrzyżowaniach ul. Żeromskiego z ul. Orzeszkowej oraz ul. Żeromskiego z ul. Orkana zaprojektowano wyniesione skrzyżowania o nawierzchni z kostki betonowej czerwonej. W ramach poprawy bezpieczeństwa na ul. Miłosza w km 0+135,75 oraz w km 0+463,16 przewidziano również budowę progów zwalniających wyspowych;
- w ramach inwestycji na fragmentach ul. Jaracza, ul. Kołłątaja, ul. Reja oraz ul. Wyspiańskiego zaprojektowano jezdnię o nawierzchni z kostki betonowej szarej;
- na skrzyżowaniach ul. Żeromskiego z ul. Reymonta, ul. Żeromskiego z ul. Zapolskiej oraz ul. Żeromskiego z ul. Miłosza przedsięwzięcie zakłada budowę poszerzenia jezdni o nawierzchni z kostki granitowej;
- do posesji zlokalizowanych wzdłuż projektowanych ulic przewidziano zjazdy zwykłe o nawierzchni z kostki betonowej grafitowej;
- dla ruchu pieszego zaprojektowano dojścia do posesji o nawierzchni z kostki betonowej szarej. Obustronnie wzdłuż ul. Żeromskiego oraz po stronie prawej

ul. Miłosza zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z koski betonowej szarej o zmiennej szerokości 1,45 – 2,45 m;

- dla ruchu pieszo-rowerowego zaprojektowano po stronie lewej ul. Miłosza drogę dla pieszych i rowerów o nawierzchni z kostki betonowej czerwonej o szerokości 3,60 m;
- na ul. Miłosza po stronie lewej w km 0+170,87 – 0+243,23 oraz po stronie prawej w km 0+300,42 – 0+371,21 inwestycja zakłada budowę zatoki autobusowej o nawierzchni betonowej o szerokości 3,00 m;
- jezdnie projektowanych dróg oraz zatoki autobusowe zaplanowano obramować krawężnikiem betonowym wystającym 15x30 cm, a w miejscach zjazdów krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22 cm. Jezdnię bitumiczną należy oddzielić od jezdni o nawierzchni z kostki betonowej, poszerzenia jezdni oraz zatoki autobusowej za pomocą opornika betonowego 12x25 cm;
- projektowane zjazdy zwykłe należy obramować za pomocą opornika betonowego 12x25 cm;
- jezdnię wyniesionego skrzyżowania przewidziano obramować za pomocą krawężnika betonowego wystającego 15x30 cm oraz oddzielić od jezdni bitumicznej opornikiem betonowym 12x25 cm;
- drogę dla pieszych i rowerów, drogę dla pieszych oraz dojścia do posesji należy obramować za pomocą obrzeża betonowego 8x30 cm;
- w ramach budowy ul. Zamieście planuje się wykonać jezdnię i zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej o szerokości 6 m oraz ciąg pieszo-rowerowy o szer.3,6 m;
- wykonać końcowych robót porządkowych, polegających w szczególności na uprzątnięciu terenu inwestycji;
- umieścić oznakowania drogowe (pionowe i poziome);
- wykonać inwentaryzację powykonawczą.