

**DECYZJA**

Na podstawie art. 71, art. 72 ust. 1 pkt 10, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 85 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 (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.) zwanej dalej ustawą OOS, w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256) zwanym dalej KPA, po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Buszkowo - granica województwa” po zasięgnięciu opinii:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, zawartej w postanowieniu znak RDOŚ-Gd-WOO.4220.475.2019.AJM.3 z dnia 13.03.2020 r. (data wpływu 18.03.2020 r.)
- Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile znak BD.ZZŚ.2.435.224.2019.KC z dnia 31.12.2019 r. (data wpływu 07.01.2020 r.),
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Człuchowie znak SE.XI.4810.22.2019.EZ z dnia 16.12.2019 r. (data wpływu 17.12.2019 r.)

**orzekam**

1. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Buszkowo - granica województwa”
2. uczynić charakterystykę przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji.

**Uzasadnienie**

W dniu 29.11.2019 r. do tut. Urzędu wpłynął wniosek inwestora: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Buszkowo - granica województwa”. Do wniosku dołączona została karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z załącznikami, sporządzona zgodnie z art. 62a ust. 1 ustawy OOS.

Na podstawie art. 64 § 2 KPA Burmistrz Debrzna pismem znak RRL.6220.04.2019.DFK.1 z dnia 20.11.2019 r. wezwał Inwestora do uzupełnienia braków formalnych wniosku.

W dniu 29.11.2019 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Inwestora z uzupełnieniem braków formalnych wniosku.

Na podstawie art. 49 oraz art. 61 §4 KPA w związku z art. 74 ust. 3 ustawy OOS, Burmistrz Debrzna obwieszczeniem znak RRL.6220.04.2019.DFK.2 z dnia 04.12.2019 r. zawiadomił o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o

środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Buszkowo - granica województwa”.

Następnie pismami znak RRL.6220.04.2019.DFK.3, RRL.6220.04.2019.DFK.4, RRL.6220.04.2019.DFK.5 z dnia 04.12.2019 r. Burmistrz Debrzna wystąpił odpowiednio do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Człuchowie oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Jednocześnie pismem znak RRL.6220.04.2019.DFK.6 z dnia 04.12.2019 r. Burmistrz Debrzna na podstawie art. 75 ust. 4 ustawy OOŚ wystąpił do Burmistrza Gminy Czarne o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie. Burmistrz Gminy Czarne nie zajął stanowiska w sprawie w terminie 30 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma. W związku z powyższym, zgodnie z art. 75 ust. 5b ustawy OOŚ, niewydanie opinii w terminie uznaje się za brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 17.12.2019 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo znak SE.XI.4810.22.2019.EZ z dnia 16.12.2019 r. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Człuchowie, w której wyrażona została opinia o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 23.12.2019 r. do tut. Urzędu wpłynęło do wiadomości pismo z Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy o przekazaniu wniosku Burmistrza Debrzna znak RRL.6220.04.2019.DFK.5 Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Pile.

Następnie w dniu 30.12.2019 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.6220.475.2019.AJM.1 z dnia 20.12.2019 r. informujące o konieczności przeanalizowania przez ten organ wszystkich zgromadzonych dokumentów oraz o terminie załatwienia sprawy do 10.01.2020 r.

W dniu 07.01.2020 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile znak BD.ZZŚ.2.435.224.2019.KC z dnia 31.12.2019 r. W piśmie zawarta została opinia o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o konieczności zawarcia konkretnych zapisów w treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 20.01.2020 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.6220.475.2019.AJM.2 z dnia 14.01.2020 r. z wezwaniem do uzupełnienia braków wniosku oraz karty informacyjnej przedsięwzięcia. W konsekwencji ww. pisma, Burmistrz Debrzna przekazał je Inwestorowi pismem znak RRL.6220.04.2019.DFK.7 z dnia 21.01.2020 r.

W dniu 04.02.2020 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Inwestora znak O.GD.I-2.418.DŚ.96.8.2019.2020.im z dnia 28.01.2020 r. z uzupełnieniem karty informacyjnej przedsięwzięcia, które Burmistrz Debrzna pismem znak

RRL.6220.04.2019.DFK.8 z dnia 05.02.2020 r. przekazał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku.

W dniu 18.03.2020 r. do tut. urzędu wpłynęło postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak RDOŚ-Gd-WOO.4220.475.2019.AJM.3 z dnia 13.03.2020 r., **w którym wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.**

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 22 w km 205+748 do km 208+780 w miejscowości Buszkowo.

Planowane przedsięwzięcie zakwalifikowane zostało zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839) jako: „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach” w związku z § 3 ust. 2 pkt 62 tego rozporządzenia 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” - posiada status „przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z czym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami europejskiej 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r., poz. 55).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku stwierdził, że 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.

Po uzyskaniu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Człuchowie oraz dokładnej analizie przesłanek, wynikających z art. 63 ust. 1 pkt. 1–3 ustawy OOS, **Burmistrz Debrzna odstąpił od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

W rozstrzygnięciu tym uwzględniono:

- informacje określone w karcie informacyjnej przedsięwzięcia
- opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, zawartą w postanowieniu znak RDOŚ-Gd-WOO.4220.475.2019.AJM.3 z dnia 13.03.2020 r. (data wpływu 18.03.2020 r.)
- opinię Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile znak BD.ZZŚ.2.435.224.2019.KC z dnia 31.12.2019 r. (data wpływu 07.01.2020 r.),
- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Człuchowie znak SE.XI.4810.22.2019.EZ z dnia 16.12.2019 r. (data wpływu 17.12.2019 r.)
- szczegółowe uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 pkt. 1-3 ustawy OOŚ, a mianowicie:

**1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 22 w miejscowości Buszkowo, w km 205+748 do km 208+780. W ramach inwestycji przewiduje się również:

- poprawę geometrii istniejącego skrzyżowania o przesuniętych wlotach drogi krajowej z drogami powiatowymi do miejscowości Złotów oraz Czarne,
- budowę nowego obiektu mostowego nad rzeką Chrząstowa (wraz z budową tymczasowego obiektu mostowego usytuowanego równolegle do istniejącej drogi krajowej nr 22 wraz z drogami dojazdowymi o sumarycznej długości około 400 mb - konstrukcja dróg tymczasowych - płyty drogowe na podsypce i podbudowie z kruszywa oraz na nasypach),
- budowę nowego przepustu w miejscu istniejącego pod drogą krajową nr 22,
- budowę nowego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi krajowej nr 22.

Parametry techniczne projektowanej drogi krajowej nr 22:

- klasa techniczna projektowanej drogi DK22 - GP,
- prędkość projektowa - 80 km/h,
- prędkość miarodajna - wyznaczona z krętości drogi -  $V_m = 100 \text{ km/h}$
- klasy techniczne dróg podporządkowanych:
  - Droga na Czarne - Droga powiatowa nr 2539G - klasa techniczna Z,
  - Droga na Złotów - Droga powiatowa nr 2550G - klasa techniczna Z,
- droga o szerokości pasów ruchu  $2 \times 3,5 \text{ m} + 0,5 \text{ m}$  obustronne opaski,
- obustronnie pobocza gruntowe o szer. 1,5 m,
- skrzyżowanie skanalizowane 4 wlotowe nad rzeką Chrząstowa (wloty z pierwszeństwem przejazdu):
  - szer. pojedynczego pasa ruchu na wprost 4,0 m (przy ograniczeniu z jednej strony krawężnikiem wyspy dzielącej),
  - szerokość pasów ruchu na wlotach drogi z pierwszeństwem jak dla odcinka szlakowego tj. 3,5 m - dotyczy pasów do skrętu w prawo i w lewo,
  - szer. wyspy dzielącej  $> 2,0 \text{ m}$ ,
- skrzyżowanie skanalizowane 4 wlotowe nad rzeką Chrząstowa (wloty podporządkowane):

- o szer. pojedynczego pasa ruchu 4,0-4,5 m (ograniczenie z jednej strony krawężnikiem),
- o ciąg pieszo rowerowy szer. 2,55 m,
- o zatoki autobusowe - szer. 3,0 m.

Istniejący odcinek to droga jednojezdniowa po jednym pasie ruchu dla obu kierunków. Szerokości pasów to 3,5 m wraz z poboczem gruntowym o szer. 1,0 m. Droga posiada po obu stronach rowy odwodnieniowe. Parametry istniejącego układu drogowego (dot. kombinacji łuków poziomych i pionowych ograniczających widoczność na drodze) powodują niepożądane sytuacje w ruchu drogowym w postaci gwałtownego hamowania pojazdów jadących od strony miejscowości Wałcz. Kierowcy zbyt późno dostrzegają pojazdy oczekujące na skręt w lewo na drogę powiatową do miejscowości Złotów. Z uwagi na brak wydzielonego pasa do skrętu w lewo wymusza to na kierujących pojazdami gwałtowne hamowanie przed oczekującymi do skrętu pojazdami.

## 2. usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w województwie pomorskim na terenie gminy Debrzno oraz gminy Czarne w powiecie człuchowskim.

Początek planowanego do rozbudowy odcinka drogi krajowej zlokalizowany jest na granicy województwa Wielkopolskiego i Pomorskiego w 205+748 km DK22. Koniec analizowanego odcinka znajdują się w 208+780 km za osadą Buszkowo. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez teren niezabudowany, około 207+600 km zlokalizowane są dwa skrzyżowania trzywlotowe pomiędzy którymi znajduje się most nad rzeką Chrzastowa. Długość projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22 wynosi 3,032 km. Rozbudowywana droga przechodzi na całym odcinku przez teren gminy Debrzno. Na odcinku od początku opracowania - km 205+748 do ok. 207+750 analizowany odcinek drogi przebiega wzdłuż granicy z gminą Czarne, na której terenie zlokalizowane są zjazdy indywidualne z projektowanej drogi oraz przebudowywany fragment drogi powiatowej nr 2539G. Analizowany odcinek drogi krajowej nr 22 przebiega bezpośrednio pomiędzy obszarami leśnymi.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami sieci Natura 2000 jest:

- ok. 600 m na północny zachód Dolina Szczyry PLH220066;
- ok. 2,7 km na południe Dolina Debrzynki PLH300047.

Innymi bliżej położonymi obszarami, objętym ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody jest:

- ok. 2,1 km na południe Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Rzeki Debrzynki;
- ok. 3,1 km na północny zachód rezerwat Dolina Gwdy.

Analizowana inwestycja przecina na długości około 2,3 km (od km 205+748 do km 208+050) korytarz ekologiczny GKPN-18B Bory Krajeńskie - Bory Tucholskie, a następnie do końca swego biegu biegnie wzdłuż jego granicy.

## 3. Rodzaj, cechy i skalę oddziaływania:

Planowane przedsięwzięcie spowoduje dodatkowe uciążliwości na etapie wykonywania prac budowlanych (intensywna emisja hałasu, krótkookresowe zwiększenie zapylenia i emisji spalin, powstanie odpadów). Oddziaływania te będą

miały charakter lokalny, krótkotrwały i z reguły odwracalny. Faza eksploatacji obiektu wiązała się będzie z emisją hałasu, emisją zanieczyszczeń do powietrza wzdłuż odcinków układu drogowego.

Tereny wzdłuż analizowanej inwestycji stanowią głównie lasy na siedlisku boru świeżego. Największy udział powierzchniowy mają drzewostany sosnowe z domieszką brzozy, dębu i świerka. W podszyciu występują: jałowiec, jarzębina, leszczyna, a w runie - borówka czarna i brusznica, konwalijka, wrzos pospolity, śmiałek pogięty, rokit pospolity i in.

W ramach inwestycji będą usuwane drzewa przydrożne. Ponadto wzdłuż drogi występuje zieleń synantropijna, która zostanie częściowo usunięta w trakcie realizacji inwestycji.

Przewidywane powierzchnie siedlisk, które ulegną zniszczeniu w wyniku realizacji przedsięwzięcia:

- 9110 - kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*) - 6401,49 m<sup>2</sup>;
- 9160 - grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*) - 3666,93 m<sup>2</sup>;
- 91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe\* - 31,56 m<sup>2</sup>;
- 91F0 - łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*) - 4943,25 m<sup>2</sup>;
- 6510 - niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) - 451,51 m<sup>2</sup>;
- 7140 - torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*) - 513,09 m<sup>2</sup>.

Kwaśne buczyny charakteryzowały się ubogim runem z dominacją gatunków siedlisk kwaśnych (kosmatka owłosiona *Luzula pilosa*, szczawik zajęczy *Oxalis acetosella*). Drzewostan tworzył buk zwyczajny *Fagus sylvatica*, sosna zwyczajna *Pinus sylvestris*, klon jawor *Acer pseudoplatanus* i inne gatunki).

W drzewostanie grądu dominował buk zwyczajny, grab pospolity i sosna zwyczajna, w podszyciu występowała porzeczka alpejska *Ribes alpinum*, trzmielina europejska *Euonymus europaeus*, a w runie występował licznie zawilec gajowy *Anemone nemorosa* i kokorycz wątła *Corydalis fabacea*.

Łągi jesionowo-olszowe charakteryzowały się drzewostanem olszowym (*Alnus glutinosa*) lub olszowo-brzozowym (*Betula pendula*). Podszyt stanowiły jeżyny, maliny (*Rubus sp.*) i nielicznie dziki bez czarny *Sambucus nigra* i czeremcha zwyczajna *Padus avium*. W runie występowały gatunki typowe, jak pokrzywa zwyczajna, dzięgiel leśny, kuklik pospolity, etc.

Siedliska: 6510 -Arrh/4, 91E0 - F-A/3, 91F0 - F-U/1, F-U/2, F-U/3, 9110 - L-F/1, L-F/2, 9160 - S-C/1, 7140 - Sch/1, na etapie budowy mogą ulec częściowemu zniszczeniu, jednak ze względu na ich powierzchnię nie przewiduję się zagrożenia dla ich dalszego funkcjonowania. Niemniej jednak, prace na odcinku ok. km 206+800 - 207+850 należy ograniczyć do niezbędnego minimum oraz nie lokalizować zaplecza budowy na wyżej wymienionym odcinku.

Całkowicie w zakresie inwestycji zlokalizowane są płaty następujących siedlisk: 6510 - Arrh/1, Arrh/3, 9160 - S-C/2. Stanowiska te ulegną całkowitemu

zniszczeniu na etapie rozbudowy drogi. Wszystkie wymienione siedliska zlokalizowane są poza obszarami Natura 2000, nie są więc przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000.

Poza gatunkami i siedliskami przyrodniczymi zinwentaryzowano 3 drzewa pomnikowych rozmiarów:

- buk zwyczajny *Fagus sylvatica* - obwód ok. 330 cm,
- dąb szypułkowy *Quercus robur* - obwód ok. 480 cm,
- dąb szypułkowy *Quercus robur* - obwód ok. 370 cm.

Przewiduje się wycinkę ok. 87 drzew, ok. 121 m<sup>2</sup> krzewów, całkowita powierzchnia leśna przewidziana do wycinki wynosi ok. 11771 m<sup>2</sup>. Wzdłuż projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22 zaplanowano nasadzenia zastępcze, częściowo rekompensujące przewidywany zakres wycinki. Będą to układy rzędowe o strukturze wielowarstwowej i wielogatunkowej. Ze względów siedliskowo-krajobrazowych planuje się nasadzenia głównie drzew i krzewów liściastych, miejscowo uzupełniane drzewami iglastymi. Do nasadzeń zastępczych wykorzystywać należy gatunki roślin rodzimych geograficznie i siedliskowo. Ponadto drzewa znajdujące się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, w szczególności zinwentaryzowane drzewa pomnikowych rozmiarów należy zabezpieczyć przed ich uszkodzeniem tj.:

- obudować pnie drzew deskami do wysokości pierwszych gałęzi, bez uszkodzenia kory, czyli do ok. 2 m, dolna krawędź każdej deski powinna opierać się na podłożu, korzenie przykryć słomianymi matami, podwiązać nisko osadzone gałęzie. Po zakończeniu robót zdemontować zabezpieczenie;
- nie magazynować materiału ziemnego i materiałów budowlanych w odległości mniejszej niż 2 m od obrysu korony drzewa;
- w zasięgu korony drzewa nie parkować maszyn i pojazdów;
- prace prowadzone przy użyciu sprzętu budowlanego w sąsiedztwie drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji nie mogą naruszać ich bryły korzeniowej, a tym samym ich stateczności. Dopuszczalne jest ręczne prowadzenie prac w obrębie strefy korzeniowej. Ewentualne przycinanie korzeni prowadzić prostopadle do ich osi, a miejsca przecięcia zabezpieczyć odpowiednimi środkami ochrony roślin. Odkryte w wyniku prac korzenie zabezpieczyć przed wysychaniem i ewentualnym przemrożeniem poprzez wykorzystanie mat lub innych materiałów izolujących;

Podczas badań przyrodniczych stwierdzono występowanie co najmniej 38 gatunków ptaków. Wszystkie ptaki w Polsce objęte są ochroną (częściową lub ścisłą). Kilka spośród stwierdzonych gatunków to ptaki związane z terenami przylegającymi do przedmiotowej drogi. Aby uniknąć negatywnego wpływu na ptaki, wycinki należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków. W przypadku konieczności rozpoczęcia robót w sezonie lęgowym, należy poprzedzić je wizytą ornitologa, który potwierdzi czy w miejscu planowanego prowadzenia robót są stanowiska lęgowe. Jeśli inwentaryzacja wykaże lęgi, prace można zacząć wykonywać tylko i wyłącznie na zasadach określonych przez ornitologa i pod jego nadzorem lub po zakończeniu lęgów.



W obrębie inwestycji przepływa rzeka Chrzęstawa, nad którą zlokalizowany będzie obiekt mostowy. W tym obrębie zaobserwowano co najmniej 6 gatunków ryb, z których jedynie śliz objęty jest częściową ochroną. Rzeka ta może być również siedliskiem minoga strumieniowego. Poniżej obiektu mostowego znajdują się obszary o odpowiedniej strukturze (frakcji) dna, które mogą być wykorzystywane przez ryby łososiowate jako miejsce tarła. W związku z powyższym prace prowadzone w obrębie cieku wykonywać należy pod nadzorem ichtiologa.

Podczas badań przeprowadzonych na przedmiotowym terenie, stwierdzono nieliczne występowanie płazów, stwierdzono 4 gatunki płazów oraz 3 gatunki gadów. Nie zlokalizowano szlaków migracji. Stwierdzono 1 siedlisko w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Reasumując, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania na płazy podczas etapu realizacji jak i eksploatacji inwestycji. Niemniej aby zminimalizować negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na tą grupę zwierząt, prace budowlane prowadzić należy pod nadzorem herpetologa. Aby zminimalizować ryzyko kolizji ze sprzętem budowlanym, roboty powinny być rozpoczęte po okresie najintensywniejszych migracji płazów. Ponadto Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zalecił codzienną kontrolę placu budowy i wykopów przed przystąpieniem do dalszych prac. Uwięzione zwierzęta niezwłocznie należy przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie należy prowadzić pod nadzorem przyrodnika. Dodatkowo, z uwagi na wyniki najnowszych badań przeprowadzonych m.in. przez naukowców z Uniwersytetu Jagiellońskiego w latach 2018-2019, które potwierdzają występowanie w populacjach płazów w Polsce pasożyta *Batrachochytrium dendrobatidis*, prace terenowe z tą grupą zwierząt należy prowadzić przy użyciu rękawiczek ochronnych a używany do tego sprzęt musi być dezynfekowany.

W celu ochrony płazów przed wtargnięciem na jezdnię w okresie eksploatacji, planuje się wykonanie ogrodzenia ochronnego na odcinku ok. km 206+620 - 206 + 820. Ogrodzenie powinno być wykonane z laminatu lub pełnych prefabrykatów betonowych o wysokości minimum 40 cm, a górna krawędź ogrodzenia powinna być odgięta na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu pod kątem 45-90°, tworząc daszek o długości min. 5 cm. Ogrodzenie powinno być zakopane na głębokość min. 10 cm. W celu ograniczenia liczby kolizji na odcinkach końcowych ogrodzeń, należy zastosować zakończenia ogrodzeń w kształcie litery „U”, powodujące zmianę kierunku ruchu zwierząt.

W ramach analizowanej inwestycji zaprojektowano most drogowy, w miejscu istniejącego. W obrębie obiektu mostowego przewiduje się umocnienie brzegu ściankami szczelnymi z oczepek żelbetowym. W obiekcie będą znajdowały się obustronne półki gruntowe o szerokości ok. 1 metra i długości 70 metrów. Pozwoli to na migrację zwierząt, w tym płazów, pod obiektem mostowym, wzdłuż cieku Chrzęstawa.

Planowana inwestycja przebiegać będzie na szlaku istniejącej już drogi. Jej modernizacja (rozbudowa z przebudową) nie będzie stanowiła większej niż dotychczas bariery dla zwierząt.

Planowana inwestycja z uwagi na położenie poza obszarami Natura 2000 oraz z uwagi na liniowy charakter, małą zajętość terenu i położenie w istniejącej infrastrukturze drogowej, wyklucza możliwość znaczącej utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000. 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, według opinii Regionalnego Dyrektora Środowiska w Gdańsku, przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej.

Na etapie budowy źródłem hałasu będą głównie maszyny i urządzenia budowlane. Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego. Uciążliwości z tym związane będą ograniczone do etapu budowy, ustąpią po zakończeniu prac. W celu zminimalizowania oddziaływania roboty budowlane należy wykonywać jedynie w porze dziennej (w godzinach 6:00 - 22:00). Zaplecze budowy powinno być ulokowane jak najdalej od budynków pełniących funkcję zabudowy mieszkaniowej.

Projektowane rozwiązania techniczne i technologiczne podniosą parametry eksploatacyjne drogi, zapewniając podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawę komfortu przejazdu, wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, ograniczenie uciążliwości hałasowej oraz zanieczyszczenia pyłem i kurzem w odniesieniu do najbliższej zabudowy mieszkaniowej.

Analizując wyniki analizy akustycznej przedstawione w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w przypadku dwóch budynków zlokalizowanych najbliżej DK22 w kilometrażu 208+150 i 208+197, spodziewane przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze nocy wyniosą 0,7-2,5 dB.

Wobec powyższego, wskazano zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości SMA08 LA o skuteczności redukcji hałasu na poziomie około 3 dB lub inną o podobnych parametrach akustycznych, jako warunek w niniejszej decyzji.

Analizując wyniki prognoz rozprzestrzenia się hałasu wykonanych w ramach przedłożonej Kip stwierdza się, iż klimat akustyczny na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 22 będzie niekorzystny. Budynki mieszkalne zlokalizowane w jej najbliższym sąsiedztwie drogi znajdują się w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomach niższych od dopuszczalnych.

Na podstawie wykonanych prognoz i analiz rozkładu poziomu dźwięku dla terenów zlokalizowanych wzdłuż planowanej inwestycji można stwierdzić, że w jej rejonie stan klimatu akustycznego jest niekorzystny, jednak należy podkreślić, że z uwagi na stan techniczny drogi sama realizacja przedsięwzięcia obejmująca m.in. wymianę nawierzchni jezdni, poprawę parametrów technicznych, geometrię drogi przełoży się na płynność ruchu drogowego, a tym samym na zmniejszenie zasięgu

oddziaływania na etapie eksploatacji drogi i będzie miała pozytywny wpływ na klimat akustyczny.

W celu ochrony klimatu akustycznego zaproponowano zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości. Po zastosowaniu takiej nawierzchni, wg informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, nie prognozuje się występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu.

Na etapie eksploatacji droga z zastosowaną cichą nawierzchnią wymagać będzie utrzymania eksploatacyjnego oraz budowlanego. W okresie zimowym eksploatacja dróg będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez zarządcę drogi.

Realizacja i eksploatacja analizowanej inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla stanu sanitarnego powietrza. Analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, że dla żadnego z analizowanych zanieczyszczeń nie będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Przekroczenia nie wystąpią zarówno w przypadku stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi.

W wyniku realizacji inwestycji zostanie zajęty dodatkowy teren w związku z przebudową skrzyżowań z drogami powiatowymi. Rozmiar powierzchniowych zmian, które nastąpią nie jest duży, lecz ich skutki - trwałe. W trakcie prac budowlanych bez utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść do skażenia gruntu (a pośrednio lub bezpośrednio do zanieczyszczenia wód). Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za niewielkie przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji prac. Prace budowlane będą prowadzone w jak największym zakresie na terenie już przekształconym przez człowieka (powierzchnia drogi), ograniczone zostanie wkraczanie ciężkiego sprzętu na tereny przyległe do drogi, aby uniknąć zniszczenia jej struktury.

Przewiduje się oczyszczenie i uporządkowanie koryta cieku na odcinku około 50 m w obrębie obiektu w km 207+612 (207+739 - kilometraż projektowany), poprzez nadanie stałego spadku dna 1%, umocnienie brzegów oraz umocnienie dna w sąsiedztwie obiektu w niezbędnym zakresie. W obrębie obiektu mostowego przewiduje się umocnienie brzegu ściankami szczelnymi z oczepem żelbetowym. W celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gruntowo - wodne, zabiegi związane z naprawami, tankowaniem, wymianą oleju środków transportu, maszyn należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych. Plac budowy oraz zaplecze technologiczne zostaną wyposażone w sorbenty lub równoważne materiały i techniki umożliwiające szybkie zebranie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych lub innych mogących zanieczyścić grunt. W przypadku zanieczyszczenia gruntu zostanie on zdjęty i przekazany uprawnionym odbiorcom. Ponadto należy zabezpieczyć koryto rzeki Chrzastawy przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń i odpadów.

Odrowadzenie wód opadowych ze zlewni drogi krajowej DK 22 od km 205+748 do km 208+780 zostało zaprojektowane jako powierzchniowe do rowów lub

za pomocą systemu zamkniętej kanalizacji z wylotami do rowów i do rzeki. W ramach przebudowy odwodnienia przewidziano likwidację istniejących rowów. Odprowadzenie wód opadowych przewidziano do:

- wód rzeki Chrzastowa za pomocą dwóch wylotów kanalizacji deszczowej,
- do rowów otwartych wzdłuż drogi krajowej przy pomocy trzech projektowanych wylotów.

Przed wprowadzeniem do odbiornika wody podczyszczane są:

- w wpustach deszczowych z osadnikami,
- w osadnikach.

Analiza przedstawiona w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wykazała, że stężenie węglowodorów ropopochodnych oraz zawiesiny ogólnej w wodach opadowych jest mniejsze od dopuszczalnego i nie wymaga redukcji.

Wszelkie roboty w obrębie koryta cieką będą wykonywane zgodnie z warunkami określonymi przez zarządcę cieką, po wcześniejszym uzgodnieniu technologii wykonywania robót z Państwowym Gospodarstwem Wody Polskie Zarząd Zlewni w Pile. Z informacji zawartych w opinii Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile znak BD.ZZŚ.2.435.224.2019.KC z dnia 31.12.2019 r. wynika, że przed przystąpieniem do wykonywania robót oraz po ich zakończeniu wykonawca zobowiązany będzie wykonać przekroje geodezyjne dna rzeki. Po zakończeniu robót wykonawca przedstawi operat potwierdzający usunięcie pozostałości starej konstrukcji mostowej oraz oczyszczenie koryta cieką. Kopie atestu czystości dna na odcinku między przekrojami przekaże zamawiającemu oraz zarządcy cieką. Wszelkie uszkodzenia brzegu powstałe podczas budowy wykonawca zobowiązany będzie niezwłocznie naprawić. W trakcie budowy, w szczególności podczas prac rozbiórkowych, koryto rzeki będzie zabezpieczone przed przedostawaniem się do niego odpadów oraz zanieczyszczeń.

Przy zachowaniu zasady minimalnej ingerencji w koryto cieką oraz przy zachowaniu przepływu, wpływ przedsięwzięcia, w opinii Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile, na osiągnięcie celów środowiskowych Jednolitych Części Wód będzie nieznaczący. W trakcie realizacji inwestycji przewidziano następujące działania minimalizujące wpływ inwestycji na rzekę Chrzastawę:

- prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym,
- ograniczenie do minimum zmętnienia wód w wyniku realizacji prac, prace będą prowadzone z uwzględnieniem przerw pomiędzy kolejnymi zmętnieniami wód,
- ograniczenie ingerencji w koryto cieką do minimum,
- odpowiednie zorganizowanie i zagospodarowanie zaplecza budowy tj.: gromadzenie w sposób selektywny odpadów, zorganizowanie odbioru odpadów i ścieków przez koncesjonowane firmy,
- ograniczenie do minimum szerokości pasa objętego pracami budowlanymi,
- wykorzystywanie sprawnego technicznie sprzętu budowlanego (skontrolowanego przez odpowiednie służby),
- okresowe zabezpieczenie materiałami izolacyjnymi: miejsc wyznaczonych do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych w obrębie bazy,

- zlokalizowanie zaplecza budowy poza dolinami rzecznyymi,
- w wypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te będą natychmiast zebrane i wywiezione przez firmy zajmujące się ich unieszkodliwianiem.

Według opinii Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile, przedsięwzięcie znajduje się w obszarze dorzecza Odry, w obrębie JCWP PLRW600018188649 Szczyra z Chrząstową od dopływu z Borkowa, która posiada status naturalnej części wód. Jej aktualny stan został oceniony jako zły, a ocenę ryzyka określono jako zagrożoną nieosiągnięciem celów środowiskowych. Stan chemiczny i potencjał ekologiczny wód powierzchniowych określono jako dobry. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych.

Przedmiotowe zamierzenie zostanie usytuowane na obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonych numerem PLGW600026. Stan chemiczny i ilościowy wód podziemnych dla tego obszaru oceniono jako dobry. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej JCW zostało określone jako niezagrażone.

W opinii Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile, przedsięwzięcie nie będzie położone na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne. Analizowana inwestycja położona jest poza strefami ochronnymi oraz ujęciami wód podziemnych.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia:

1. place budowy i zaplecza techniczno — socjalne należy wyposażyć w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia;
2. odpady będą sukcesywnie usuwane z terenu robót poprzez przekazanie wyłącznie uprawnionym firmom, posiadającym zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami: transport, zbieranie, odzysk lub unieszkodliwianie;
3. do przechowywania odpadów o właściwościach niebezpiecznych należy stosować, szczelne pojemniki/kontenery sytuowane na miejscach odpowiednio uszczelnionych uniemożliwiających przedostanie się ich do środowiska gruntu wodnego.

**Określam poniższe warunki, które muszą być spełnione przy realizacji przedsięwzięcia:**

1. wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszczalne jest prowadzenie prac

- w ww. okresie pod nadzorem ornitologa, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
2. do nasadzeń zastępczych wykorzystywać gatunki roślin rodzimych geograficznie i siedliskowo;
  3. drzewa rosnące w sąsiedztwie planowanych prac należy zabezpieczyć przed ewentualnym uszkodzeniem poprzez odeskowanie lub owinięcie matami - bez uszkodzenia kory;
  4. nie magazynować materiału ziemnego i materiałów budowlanych w odległości mniejszej niż 10 m od pnia drzewa;
  5. w zasięgu korony drzewa nie parkować maszyn i pojazdów;
  6. prace prowadzone przy użyciu sprzętu budowlanego w sąsiedztwie drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji nie mogą naruszać ich bryły korzeniowej, a tym samym ich stateczności. Dopuszczalne jest ręczne prowadzenie prac w obrębie strefy korzeniowej. Ewentualne przycinanie korzeni prowadzić prostopadle do ich osi, a miejsca przecięcia należy zabezpieczyć odpowiednimi środkami ochrony roślin. Odkryte w wyniku prac korzenie zabezpieczyć przed wysychaniem i ewentualnym przemrożeniem poprzez wykorzystanie mat lub innych materiałów izolujących;
  7. prace w dolinie rzeki Chrząstawy, na odcinku ok. km 206+800 - 207+850 ograniczyć do niezbędnego minimum oraz nie lokalizować zaplecza budowy na wyżej wymienionym odcinku;
  8. zaplecze budowy zorganizować poza doliną rzeki Chrząstawy, na utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych przez substancje ropopochodne.
  9. prace prowadzone w obrębie rzeki Chrząstawy wykonywać pod nadzorem ichtiologa, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
  10. roboty budowlane prowadzić pod nadzorem herpetologa co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
  11. codziennie rano należy przeprowadzać kontrolę wykopów oraz terenu budowy przed przystąpieniem do dalszych prac; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko, przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować;
  12. należy wykonać ogrodzenie ochronne dla płazów, na odcinku ok. km 206+620 - 206+820. Ogrodzenie wykonać np. z laminatu lub pełnych prefabrykatów betonowych o wysokości minimum 40 cm, górna krawędź ogrodzenia powinna być odgięta na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu pod kątem 45-90°, tworząc daszek o długości min 5 cm. Ogrodzenie powinno być zakopane na głębokość min 10 cm. W celu ograniczenia liczby kolizji na odcinkach końcowych ogrodzeń, należy zastosować zakończenia ogrodzeń w kształcie liter „U”, powodujące zmianę kierunku ruchu zwierząt;
  13. zaprojektować półki przelazowe o szerokości ok. 1 m i długości 70 m, dla małych zwierząt w obrębie mostu na rzece Chrząstawa;
  14. roboty budowlane prowadzić w porze dziennej;



15. prace budowlane należy prowadzić w sposób eliminujący zanieczyszczenia gleb i wód gruntowych. Nie należy dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów, zwłaszcza substancjami ropopochodnymi i olejowymi. W przypadku ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych zanieczyszczone miejsce należy jak najszybciej oczyścić przy użyciu sorbentów substancji ropopochodnych.
16. w celu ograniczenia oddziaływania na zabudowę chronioną akustycznie zastosować nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości SMA08 LA o skuteczności redukcji hałasu na poziomie około 3 dB lub inną o podobnych parametrach akustycznych;
17. zabiegi związane z naprawami, tankowaniem, wymianą oleju środków transportu, maszyn wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo- wodnego i wód powierzchniowych;
18. zabezpieczyć koryto rzeki Chrzęstawy, w szczególności podczas prac rozbiórkowych, przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń oraz odpadów do wód rzeki;
19. ścieki bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji należy gromadzić w zainstalowanych na terenie budowy przenośnych urządzeniach sanitarnych i systematycznie przekazywać uprawnionym podmiotom.
20. odpady powstające w trakcie prac budowlanych należy magazynować (o ile jest to niezbędne) w wyznaczonych miejscach. Wyodrębnione i zorganizowane miejsce na gromadzenie odpadów niebezpiecznych musi być zlokalizowane na nieprzepuszczalnym i odwodnionym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem czynników atmosferycznych, zapobiegającym możliwości przedostania się do środowiska gruntowo- wodnego zanieczyszczonych substancji.
21. wody opadowe i roztopowe z przebudowywanego odcinka drogi doprowadzić co najmniej do stanu jakościowego określonego w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U poz. 1311).

**Określam poniższe warunki, które muszą być spełnione przy etapie eksploatacji przedsięwzięcia:**

1. utrzymywać cichą nawierzchnię w należyтым stanie technicznym, tak aby zachowała funkcję zmniejszania emisji hałasu „u źródła”;
2. utrzymywać system odwadniający drogę w pełnej sprawności technicznej poprzez jego właściwą eksploatację i konserwację.

Na podstawie art. 10 § 1 KPA, Burmistrz Debrzna zawiadomieniem z dnia 20.03.2020 r. znak RRL.6220.04.2019.DFK.9 zawiadomił strony postępowania o

możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem niniejszej decyzji.

W określonym w zawiadomieniu terminie nie wpłynęły żadne wnioski w przedmiotowej sprawie, w związku z czym postanowiono jak w sentencji.

Informacja o niniejszej decyzji została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych na stronach internetowych <https://ekoportal.gov.pl/> oraz <https://bip.debrzno.pl/> prowadzonych przez Urząd Miejski w Debrznie.

### Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Słupsku za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

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.

Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.



Z up. BURMISTRZA  
Z-ca Burmistrza  
*Lukasz Jurkowlaniec*

Otrzymują:

1. Inwestor:  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Gdańsku  
Ul. Subisława 5  
80-354 Gdańsk [sekretariat\\_gdansk@gddkia.gov.pl](mailto:sekretariat_gdansk@gddkia.gov.pl)
2. Strony postępowania przez ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Debrznie <http://bip.debrzno.pl/>
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku  
ul. Chmielna 54/57  
80-748 Gdańsk



### **Charakterystyka przedsięwzięcia**

Planowana inwestycja polega na rozbudowie drogi krajowej nr 22 w miejscowości Buszkowo, w km 205+748 do km 208+780. W ramach inwestycji przewiduje się również:

- poprawę geometrii istniejącego skrzyżowania o przesuniętych wlotach drogi krajowej z drogami powiatowymi do miejscowości Złotów oraz Czarne,
- budowę nowego obiektu mostowego nad rzeką Chrząstowa (wraz z budową tymczasowego obiektu mostowego usytuowanego równolegle do istniejącej drogi krajowej nr 22 wraz z drogami dojazdowymi o sumarycznej długości około 400 mb - konstrukcja dróg tymczasowych - płyty drogowe na podsypce i podbudowie z kruszywa oraz na nasypach),
- budowę nowego przepustu w miejscu istniejącego pod drogą krajową nr 22,
- budowę nowego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi krajowej nr 22.

Z up. BURMISTRZA  
Z-ca Burmistrza  
*Lukasz Jurkowlaniec*

