



GPG.6220.5.2024

Prabuty, dnia 31.03.2025 r.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach GPG.6220.5.2024 z dnia 31.03.2025r. – zgodnie z art. 84. ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. 2024 poz. 1112)

Charakterystyka przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi gminnej 248025G na odcinku Szramowo – Gonty w zakresie wymiany nawierzchni jezdni z kamienia naturalnego (bruk) na nawierzchnię asfaltową”, planowanego do realizacji na działkach nr: 30 i 54 – obr. geod. Julianowo, 237/3 – obr. geod. Młynisko, 344, 345, 126, 124, 135 – obr. geod. Szramowo.

Przedmiotem planowanej inwestycji jest: przebudowa drogi gminnej 248025G w zakresie wymiany nawierzchni z kamienia naturalnego (bruk) na nawierzchnię asfaltową na odcinku DP 3206G –DG 248027G. Inwestycja będzie zlokalizowana w powiecie kwidzyńskim, gminie Prabuty na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową 3206G Trzciano-Prabuty do drogi gminnej 248027G Szramowo-Laskowice. Droga zlokalizowana jest na działkach ewidencyjnych nr: 30 i 54 – obr. geod. Julianowo, 237/3 – obr. geod. Młynisko oraz 344,345,126,124,135 obr. geod. Szramowo, gmina Prabuty. Na długości drogi występują zjazdy gruntowe do terenów leśnych, nieruchomości rolnych oraz zjazdy do nieruchomości zabudowanych. Droga przebiega przez tereny leśne, rolnicze i zabudowane (zabudowa jednorodzinna siedliskowa). Obecnie szerokość pasa drogowego wynosi od 6,5 do 12,5m. Orientacyjna powierzchnia pasa drogowego wynosi: 34 000m² (3,4 ha), a szerokość istniejącej drogi wynosi – około od 3,0 do 3,5 m.

Nieruchomości, na których planowana jest realizacja przedsięwzięcia nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Łączna długość przebudowywanej drogi będzie wynosiła do 3,539 km. Przebudowa drogi będzie obejmowała:

- wymianę istniejącej nawierzchni jezdni na nawierzchnię asfaltową;
- budowę/przebudowę zjazdów na tereny leśne, rolnicze lub posesje prywatne;
- wykonanie poboczy z kruszywa;
- odtworzenie systemu odwodnienia drogi.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na:

- rozbiórce istniejącej nawierzchni z kamienia naturalnego (bruk), (sprzęt: koparki, spychacze, samochody samowyładowcze);
- korytowanie pod konstrukcję nawierzchni (sprzęt: koparki, spychacze, równiarki);
- zagęszczenie podłoża gruntowego pod konstrukcję nawierzchni (sprzęt: zagęszczarki płytowe, walce);
- wykonanie wykopów i nasypów drogowych (sprzęt: koparko-ładowarki, samochody samowyładowcze);
- wykonanie warstwy gruntu stabilizowanego cementem (koparko-ładowarki, samochody samowyładowcze, zagęszczarki płytowe, walce);
- ułożenie warstw podbudowy i nawierzchni z kruszywa naturalnego – (sprzęt: koparko-ładowarki, zagęszczarki płytowe, walce, samochody samowyładowcze);
- wykonanie nawierzchni asfaltowej oraz z kostki betonowej, (sprzęt: rozścielacze do mas bitumicznych, koparko-ładowarki, zagęszczarki płytowe, walce, samochody samowyładowcze);
- wykonanie poboczy z kruszywa (sprzęt: koparki, spychacze, samochody samowyładowcze, zagęszczarki płytowe);
- umocnienie skarp, terenów zielonych poprzez humusowanie (sprzęt: koparki, samochody samowyładowcze);

Rodzaje nawierzchni, które będą zastosowane do realizacji planowanej inwestycji:

- jezdnia drogi – nawierzchnia asfaltowa (mieszanka mineralno-asfaltowa);
- zjazdy – kostka betonowa ograniczona krawężnikami lub nawierzchnia asfaltowa;
- pobocza – kruszywo naturalne.

Rodzaje materiałów, które będą użyte do realizacji planowanej inwestycji:

- mieszanka mineralno-bitumiczna,
- grunt stabilizowany cementem,
- kruszywo łamane, skalne,
- mieszanka betonowa (ławy betonowe),
- podsypki cementowo-piaskowe,
- grunty mineralne - piasek, żwir,
- humus.

Na przedmiotowym odcinku występują następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieć elektroenergetyczna napowietrzna,
- sieć wodociągowa,
- sieć teletechniczna.

Parametry techniczne przebudowanej drogi będą następujące:

- Szerokość jezdni – 3,5 m, w rejonie mijanek 5,0 m;
- Szerokość poboczy – 2 x 0,75 m,
- Parametry techniczne zjazdów: szerokość: 3,5 – 5m, szerokość poboczy – 0,75m, rodzaj nawierzchni: asfaltowa.

Niweleta drogi zostanie poprowadzona po terenie istniejącym, bez wysokich nasypów i wykopów, co zapewni wpisanie się jej w otaczający teren i zapewni odpowiednią widoczność. Nie projektuje się oświetlenia jezdni drogi.

Z treści karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, iż z uwagi na fakt, że planowane przedsięwzięcie dotyczy przebudowy drogi, obejmująca wymianę nawierzchni, a planowane przedsięwzięcie nie będzie wykraczać poza obecnie istniejący pas drogowy Wnioskodawca nie analizował wariantowania przebiegu drogi w planie.

Realizacja i funkcjonowanie przedsięwzięcia będzie wiązało się z zapotrzebowaniem na wodę, surowce, materiały, paliwa oraz energię.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zużycie wody do celów bytowo-gospodarczych (założono max. 10 osób zatrudnionych na budowie) wyniesie: 1,0 m³/dobę. Woda do celów budowlanych będzie dostarczona beczkowozami lub pobierana z sieci. Zużycie wody na cele budowlane wyniesie: ok. 10 m³/dobę (dokładna ilość uzależniona będzie od warunków atmosferycznych np. istotne przy realizacji nasypów oraz pielęgnacji warstw podbudowy). Na etapie budowy nastąpi zużycie paliwa (olej napędowy, benzyna) wynikające z pracy ciężkiego sprzętu budowlanego (samochodów, koparek, walców, beczkowozów itp.) oraz sprzętu lekkiego (zagęszczarki płytowe, wibromłoty, agregaty prądotwórcze, piły spalinowe itp.). Wielkość zużycia paliwa będzie zależała od konkretnie użytego sprzętu wykonawcy robót. Na obecnym etapie brak jest możliwości określenia wielkości zużycia paliwa. Szacowana ilość paliwa zużywanego przez sprzęt realizujący bezpośrednio roboty budowlane wyniesie: 0,5 m³/dobę. Zużycie energii elektrycznej będzie na niskim poziomie i związane będzie głównie z oświetleniem pomieszczeń na pobyt ludzi (np. baraki kontenerowe) oraz z obsługą lekkiego sprzętu budowlanego np. wiertarek, młotów pneumatycznych, szlifierek. Pobór energii nastąpi z sieci lub z agregatów prądotwórczych wykonawcy. Przewiduje się zużycie energii elektrycznej na poziomie <10kWh/dobę.

Orientacyjna ilość najważniejszych materiałów niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia wyniesie:

- mieszanka mineralno-bitumiczna - 1039 m³,
- grunty stabilizowane cementem – ok. 1948 m³,
- kruszywo łamane : 2598 m³.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia zapotrzebowania na wodę, surowce, materiały, paliwa oraz energię.

Realizacja i funkcjonowanie przedsięwzięcia wiąza się z wprowadzaniem do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Przebudowa drogi w trakcie realizacji nie będzie miała znaczącego i długotrwałego oddziaływania

na środowisko naturalne. W trakcie robót budowlanych wystąpią oddziaływania związane z emisją hałasu, gazów i pyłów oraz wytwarzaniem odpadów.

W trakcie trwania robót budowlanych mogą występować okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Ewentualne przekroczenia będą miały charakter krótkotrwały i będą się charakteryzować niskim poziomem uciążliwości. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca będzie wykonywał prace emitujące najwięcej hałasu w porach najmniej szkodliwych dla warunków bytowych ludności. Emisje hałasu w fazie budowy będą miały charakter punktowy (pojedyncze maszyny) i okresowy. Obliczenie zasięgu hałasu jest niemożliwe, ponieważ jest to zależne od dokładnej ilości maszyn, czasu ich pracy, frontu robót, a także częstotliwości ich przemieszczania się. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji na odcinku początkowym na długości 386 m występuje zabudowa zagrodowa rozproszona i nieliczna. Na pozostałym odcinku zlokalizowane są tereny leśne i rolnicze.

Na etapie eksploatacji drogi źródłem emisji hałasu będzie ruch pojazdów po przebudowanej drodze (praca silnika, toczenie kół po drodze). Z uwagi na fakt, iż terenów objętych przedmiotową inwestycją nie obejmują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, klasyfikacji terenów podlegających ochronie akustycznej dokonano na podstawie ich rzeczywistego użytkowania. Jako tereny chronione przed hałasem uznano działki, na których występuje zabudowa siedliskowa gospodarstw rolnych, przyjmując klasyfikację tych terenów jako „tereny zabudowy zagrodowej”, zlokalizowane na początkowym odcinku drogi od hektometru 0+000 do hektometru 0+386. Dla terenów zabudowy zagrodowej, wartości dopuszczalne hałasu wyrażone równoważnym poziomem dźwięku A, określone rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120, poz.826, tj.Dz.U.2014.112) wynoszą: dla pory dziennej (godz.6.00-22.00): $L_{AeqD}=65$ [db(A)], dla pory nocnej (godz.22.00-6.00): $L_{AeqN}=56$ [db(A)].

Wielkość emisji hałasu w przypadku drogi zależy od wielu czynników takich jak: natężenie ruchu pojazdów, prędkości ruchu pojazdów, udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu, jakość drogi, ilość i szerokość pasów ruchu, stan techniczny pojazdów i drogi. Wymiana zdegradowanej nawierzchni pozwoli na obniżenie poziomu hałasu i wibracji od ruchu drogowego. W celu maksymalnego ograniczenia drgań wywoływanych przez pojazdy poruszające się po drodze, jej nawierzchnia będzie utrzymywana w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji. Z uwagi na fakt, że przedmiotowa inwestycja przyczyni się do poprawy stanu technicznego drogi zakłada się, iż emisja hałasu na etapie eksploatacji drogi będzie mniejsza niż jest w chwili obecnej.

W trakcie trwania prac budowlanych występować będą okresowe i krótkotrwałe zwiększone poziomy emisji gazów i pyłów, w tym spalin. Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie ciężki sprzęt wykorzystywany podczas prac związanych z wykonaniem przebudowy drogi takich jak: dowóz sprzętu, pracowników i materiałów budowlanych, zagęszczenie gruntu rodzimego, nadanie drodze odpowiedniego profilu, stabilizacja gruntów, wykonanie warstw ściernalnych. Wpływ ten nie będzie przekraczał emisji dopuszczalnych norm i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca będzie użytkował sprzęt zgodnie z przepisami BHP. Wszystkie maszyny wykorzystywane w tych pracach będą zasilane olejem napędowym. Ponieważ na obecnym etapie inwestycji nie jest znany jeszcze dokładny harmonogram prac budowlanych, emisje zanieczyszczeń w fazie budowy można jedynie oszacować zakładając następujące dane: natężenie ruchu pojazdów na godzinę: 2 pojazdy/h, prędkość poruszania się po drodze; $V=10$ km/h, długość odcinka poruszania się emitora: $L=3,36$ km, łączny czas trwania okresu inwestycji: 2 miesiące, tj. 344 godz. (praca ok. 8 godz. na dobę w dni robocze). Biorąc pod uwagę, rozłożenie w czasie prac budowlanych (przewidywany okres realizacji inwestycji przyjęty do obliczeń wynosi maksymalnie 2 miesiące) emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych od ciężkiego sprzętu budowlanego będzie niewielka, a tym samym nie będzie stanowić ponadnormatywnej uciążliwości dla środowiska.

Dodatkowo, przy realizacji inwestycji drogowych, procesowi nalewu masy bitumicznej towarzyszy emisja do powietrza lotnych związków organicznych występujących w oparach gorącego asfaltu, takich jak: wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA) oraz lotne związki organiczne (LZO). Problem ten dotyczy głównie pracowników narażonych na bezpośredni kontakt ze skórą i drogami oddechowymi. Z uwagi na chwilowy i krótkotrwały charakter tej emisji, nie stanowi ona uciążliwości dla środowiska.

Emisja gazów i pyłów, w tym spalin następować będzie również na etapie eksploatacji, użytkowania przebudowanej drogi. Dokładne oszacowanie ilościowej emisji zanieczyszczeń do powietrza ze spalania paliw przez pojazdy będące w ruchu jest bardzo trudne. Każdy pojazd poruszający się po drodze jest niezależnym, ruchomym źródłem emisji, o indywidualnej charakterystyce ilościowej i jakościowej emisji, uzależnionej od wielkości i rodzaju silnika, rodzaju i jakości spalanej paliwa oraz zmiany kierunku jazdy wymusza inną pracę silnika, a tym samym różne zużycie paliwa i różną emisję spalin dla tego samego źródła emisji. Wszystkie te czynniki sprawiają, że opis matematyczny źródła zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego jakim jest pojazd silnikowy poruszający się po drodze może być obciążony znacznym błędem. Eksploatacja przebudowanego odcinka drogi będzie źródłem emisji do powietrza zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw (benzyna, gaz, olej napędowy) w silnikach pojazdów korzystających z drogi. Zanieczyszczenia te to przede wszystkim: Tlenki azotu (NO_x), Tlenek węgla (CO), Pyły, Dwutlenek siarki (SO₂), Benzen (C₆H₆). Wpływ na wielkość emisji będą miały m.in.: natężenie ruchu pojazdów na godzinę, prędkość poruszania się po drodze; długość odcinka poruszania się emitora.

Realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną okresowo na naruszenie terenu oraz szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji projektu. Wpływ ten będzie dotyczył pracy maszyn i będzie miał charakter krótkofalowy oraz ustanie po zakończeniu inwestycji. Po zakończeniu prac budowlanych wykonawca prac przywróci teren w obrębie realizacji inwestycji do stanu pierwotnego. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca zajmie możliwe najmniejszy pas terenu wzdłuż drogi objętej projektem.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą ścieki. W związku z przewidywanym zatrudnieniem na poziomie ok. 10 osób, przewiduje się odprowadzenie ścieków socjalno-bytowych na poziomie ok. 50 l/os/dobę tj. 1,0 m³/dobę. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w zespół pomieszczeń socjalno-bytowych z instalacją sanitarną podłączoną do lokalnej sieci sanitarnej lub wyposażone w szczelne zbiorniki sanitarne, które będą regularnie opróżniane przez służby komunalne. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się powstawania ścieków socjalno-bytowych.

W związku z przewidywanym zatrudnieniem na poziomie ok. 10 jednostek sprzętowych przewiduje się odprowadzenie ścieków technologicznych na poziomie ok. 1.0-5.0 m³/dobę. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w stanowiska przeznaczone do utrzymywania i mycia sprzętu budowlanego. Wykonawca powinien mieć podpisaną umowę z podmiotem świadczącym usługi w zakresie wywozu płynnych nieczystości technologicznych lub dysponować fakturami dokumentującymi zagospodarowanie ścieków technologicznych na terenie oczyszczalni ścieków. Na etapie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych.

Podczas robót budowlanych oraz eksploatacji drogi powstawać będą wody opadowe. Wody z nawierzchni drogi odprowadzane są za pomocą spadków poprzecznych nawierzchni oraz pobocza w tereny zielone w zakresie pasa drogowego. Na etapie budowy oraz późniejszej eksploatacji powstające wody opadowe będą odprowadzane tak jak w stanie obecnym za pomocą spadków poprzecznych w tereny zielone w zakresie pasa drogowego.

Planowane przedsięwzięcie będzie miało pozytywny wpływ na stan środowiska naturalnego w jej obrębie. Wykonanie nowej nawierzchni drogi spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa oraz poprawi płynność ruchu, co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu. Odtworzenie rowów i wykonanie nowego odwodnienia poprawi gospodarkę wodami opadowymi, gdyż w chwili obecnej wody nie mogą swobodnie płynąć rowami. Biorąc pod uwagę całokształt oddziaływania należy wskazać, że założony projekt wykazuje pozytywny wpływ na środowisko we wszystkich elementach wpływających obecnie na zanieczyszczenie środowiska.

Na podstawie przeprowadzonych badań geotechnicznych w podłożu stwierdzono grunty rodzime, niespoiste typu wodnolodowcowego – piaski pylaste, piaski drobne, średnio zagęszczone oraz zastoiskowe grunty mało spoiste – piaski piaszczyste, twaroplastyczne. Z uwagi na występowanie gruntów o dobrej przepuszczalności nie będą występowały zastoiska powierzchniowe a wody będą odprowadzane do gruntu szybko i sprawnie. Tego rodzaju grunty posiadają dobre właściwości filtracyjne. W związku z niewielkim zakresem inwestycji oraz brakiem zmiany w systemie odwodnienia w stosunku do stanu istniejącego, jakość wód gruntowych nie ulegnie pogorszeniu.

W trakcie realizacji inwestycji mogą powstać odpady związane z pracami budowlanymi. Materiał z rozbiórki w postaci humusu, żwiru, kruszywa naturalnego będą należały do Inwestora i będą

składowane w miejscu określonym przez Inwestora. Humus zostanie spryzmowany do późniejszego wykorzystania. W czasie prowadzenia prac budowlanych na terenie zaplecza ora placu budowy powstanie pewna ilość odpadów komunalnych i komunalno-podobnych. Odpady komunalne będą zbierane selektywnie w pojemnikach kontenerowych i odbierane sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie indywidualnych umów. Zakładając, że przy pracach budowlanych będzie zatrudnionych do 10 osób. Szacunkowa ilość odpadów wyniesie ok. 1800kg (1,8t).

Emisja zanieczyszczeń do powietrza pochodząca ze spalania paliw i pyłów nie przekroczy wartości dopuszczalnych i nie będzie stanowić ponadnormatywnej uciążliwości dla środowiska.

W celu zminimalizowania uciążliwości dla środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zastosowane zostaną następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- jakiegokolwiek roboty z wykorzystaniem maszyn budowlanych, w tym prace załadunkowe i rozładunkowe materiałów i odpadów będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej od 6.00 – 22.00 za wyjątkiem prac wymagających technologicznej ciągłości;
- do realizacji robót stosowane będą nowoczesne maszyny o niskiej emisji hałasu do środowiska i w dobrym stanie technicznym (regularnie serwisowane z ważnym przeglądem technicznym);
- wykonawca nie będzie dopuszczał do przeciążania sprzętu oraz do przeładowywania pojazdów, które w takim stanie emitują większe poziomy hałasu, aniżeli w czasie wykonywania standardowych funkcji;
- zaplecze budowy będzie zlokalizowane bezpośrednio przy terenie robót budowlanych i będzie maksymalnie oddalone od terenów zabudowy mieszkaniowej (co najmniej 50m);
- wykonawca odizoluje zaplecze budowlane od gruntów i wód gruntowych, co uniemożliwi ewentualne wystąpienia zanieczyszczeń;
- paliwa i substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych zbiornikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska;
- powstające odpady komunalne będą zbierane w sposób selektywny w pojemnikach kontenerowych i odbierane i sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie indywidualnych umów;

Szatę roślinną na obszarze gminy Prabuty tworzą przede wszystkim: agrocenozy gruntów rolnych, zbiorowiska łąkowo-pastewne w użytkowaniu rolniczym, w tym na terenach z płytko zalegającą wodą gruntową, lasy i zbiorowiska semileśne, w tym porastające tereny hydrogeniczne nadwodne oraz w lokalnych zagłębieniach terenu, śródpolne zadrzewienia i zakrzewienia, w tym nowe nasadzenia drzew, szpalery i aleje drzew wzdłuż dróg oraz cieków i rowów melioracyjnych, pojedyncze drzewa, przydomowe sady i ogrody, roślinność cmentarna i parkowa, roślinność ruderalna na terenach zainwestowania osadniczego. Duże znaczenie przyrodnicze i krajobrazowe posiadają zadrzewienia śródpolne i przydrożne. Są miejscem bytowania wielu gatunków zwierząt. Na wysoczyźnie oprócz drobnych ssaków licznie reprezentowana jest ornitofauna. Częstym ptakiem na terenach gminy jest bocian biały. Na polach uprawnych pospolicie występują: jaskółka, przepiórka, bażant, kuropatwa i inne. Tereny leśne i obrzeża lasów to miejsca bytowania, żerowania i rozrodu ptaków drapieżnych. Bardzo duże znaczenie, głównie ekologiczne, zwłaszcza na obszarach gospodarowanych rolniczo, mają wszelkiego rodzaju zadrzewienia śródpolne i przydrożne. Zadrzewienia śródpolne są bardzo nierównomiernie rozmieszczone. Niestety ich zasoby zmniejszają się sukcesywnie ze względu na niszczenie (zaorywanie miedzi) oraz zasypywanie śródpolnych oczek wodnych. Przydrożne szpalery drzew występują wzdłuż wszystkich dróg wojewódzkich (na przeważającym ich odcinku), oraz w mniejszym stopniu wzdłuż dróg powiatowych i gminnych. Pod względem faunistycznym obszar miasta i gminy Prabuty jest typowy dla niżu, wzbogacony o gatunki występujące na stokach dolin i wzniesień. Położony jest on w obrębie faunistycznej krainy południowo – bałtyckiej. Z ssaków najczęściej występuje dzik, łoś, sarna, lis, dzikie króliki, nietoperz, ryjówka aksamitna i nornik polny. Występuje tu również jenot, piżmak, bóbr, wydra, a sporadycznie wilk i ryś. Wśród ptaków najczęściej występują gęsi, łabędzie, nury, bociany, remizy, wróblowate i drapieżne. Zimą można spotkać rzepołucha, będącego jedynym przedstawicielem elementu tybetańskiego w awifaunie Europy. Na terenie gminy występują też licznie gady i płazy.

Jezioro Liwieniec stanowi ostoję ptaków wodno – błotnych i miejsc gniazdowania łabędzia niemego oraz kolonie lęgowe mewy śmieszki. Podczas wizji w terenie metodą obserwacji fauny nie zaobserwowano występowania gatunków płazów, gadów czy ptaków, objętych ochroną oraz ich siedlisk.

W pasie planowanej do przebudowy drogi występują pojedyncze drzewa oraz krzewy nie kolidujące z planowanym zamierzeniem inwestycyjnym. Pozostałą część pasa drogowego stanowi teren zielony (trawniki). Tereny sąsiadujące z drogą stanowią w znacznej części tereny leśne oraz grunty rolne.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie znajduje się poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest oddalony o ok. 6,16 km oddalony na północ obszar Mikołajki Pomorskie PLH220076.

Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na w/w obszar Natura 2000. Z uwagi na odległość od w/w obszaru Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, fragmentacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu siedlisk gatunków chronionych w granicach w/w obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Inwestycja nie będzie wpływała na realizację celów zadań ochronnych. Tym samym nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG.

Obszar przedmiotowej inwestycji usytuowany jest w Morawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu (Morawski OChK). Charakteryzuje się on łagodnymi wzgórzami morenami wokół zespołu tzw. jezior morawskich: Morawy, Klasztorne, Klecewskie, Kucki, Różany i Rybie. Są to tereny o dużych wartościach turystyczno – rekreacyjnych. Dla OChK w województwie pomorskim, w tym dla Morawskiego OChK obowiązuje Uchwała Nr 259/XXIV/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 lipca 2016 roku w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2016 roku poz. 2942 ze zm.).

Przedmiotowa inwestycja stanowi realizację celu publicznego i nie narusza zakazów obowiązujących w stosunku do w/w obszaru, a tym samym nie narusza przepisów obowiązujących w tym zakresie.

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody to:

- położony w odległości ok. 1,2 km na południe: Rezerwat Przyrody Jezioro Liwieniec;
- położony w odległości ok. 3,5 km na wschód – Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Dzierzgoń;
- położony w odległości ok. 4,3 km na południe – Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Liwy;
- położony w odległości ok. 8,3 km na zachód: Ryjewski Obszar Chronionego Krajobrazu.

Z uwagi na położenie poza granicami w/w obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji stwierdzono, że przedsięwzięcie nie narusza przepisów obowiązujących w tym zakresie.

Inwestycja położona jest w graniach korytarzy ekologicznych GKPn-14A - Lasy Iławskie – Bory Tucholskie oraz GKPn – 10A Lasy Iławskie – Dolina Dolnej Wisły. Planowane przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla istniejącego korytarza ekologicznego. Z uwagi na lokalizację oraz charakter planowanego przedsięwzięcia tj. przebudowa już istniejącej drogi realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnej presji na ciągłość i stan korytarzy ekologicznych.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 18 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024r. poz. 54 ze zm.).

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 przedsięwzięcia. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Przedsięwzięcie na etapie realizacji eksploatacji nie wpłynie znacząco negatywnie na pogłębianie zmian klimatycznych w ujęciu lokalnym, jak globalnym. Ponadto nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie będą realizowane inne przedsięwzięcia, stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się (kumulowania) oddziaływań na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na krajobraz. Bezpośredni wpływ fazy realizacji przedmiotowej drogi na walory krajobrazowe będzie krótkotrwały, ograniczony do czasu budowy. Droga jako obiekt liniowy będzie w nim dominować, jednak nie będzie to znaczna zmiana w porównaniu ze stanem istniejącym. Przebieg przedmiotowej inwestycji zostanie poprowadzony w istniejącym śladzie drogowym. Tym samym nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji mogła wpłynąć negatywnie na krajobraz.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz.U. z 2023r., poz. 300) stwierdzono iż przedsięwzięcie znajduje się w rejonie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- powierzchniowych:
 - Kod: PLRW2000115229 – Liwa od jeziora Liwieniec do ujścia. Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jak zły (umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny dla złagodzonych wskaźników – poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry.
 - Kod: PLRW200018522533 – Liwa z Dopływem z jez. Burgale do jez. Liwieniec. Stanowi ona naturalną część wód, jest monitorowana. Jej stan ogólny określono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany stan ekologiczny oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników – poniżej stanu dobrego, dla złagodzonych wskaźników – poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry.

W JCWP znajdują się obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024r. poz. 1478), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich obronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Planowana inwestycja znajduje częściowo na terenie Morawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

- podziemnych:
 - Kod PLGW200030 - JCWPd – o dobrym stanie (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry) monitorowana i niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt. 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych - 210 – Ilawa.