

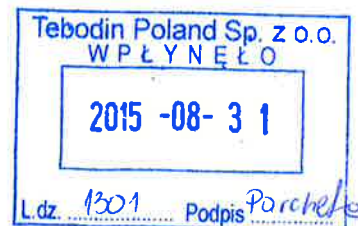


Gdańsk, dnia 27.08.2015 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2015.AJ.16.

za dowodem doręczenia



**DECYZJA**

Na podstawie art. 75 ust. 6, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), dalej ustawa OOS, § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestorów: Gminy Człuchów, Gminy Miejskiej Chojnice oraz Gminy Chojnice, reprezentowanych przez Pana Grzegorza Krajewskiego, Tebodin Poland Sp. z o.o., z dnia 16.03.2015 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, wraz z uzupełnieniami i wyjaśnieniami z dnia 17.04.2015 r., 10.06.2015 r., oraz 24.06.2015 r., działając w oparciu o:

- 1) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach znak PSSE-NZ-9201-58/17/1/15 z dnia 16.06.2015r. (wpływ: 18.06.2015 r.),
- 2) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Człuchowie znak SE.XI.491/18/15 z dnia 08.06.2015r. (wpływ: 15.06.2015 r.),

**orzekam**

stwierdzić **brak potrzeby** przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „**Modernizacja byłej drogi krajowej nr 22**”, planowanego do realizacji na terenie dwóch powiatów: człuchowskiego (gmina Człuchów) oraz chojnickiego (gmina Chojnice, miasto i gmina Chojnice).

**UZASADNIENIE**

W dniu 17.03.2015 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Gminy Człuchów, Gminy Miejskiej Chojnice oraz Gminy Chojnice, reprezentowanych przez Pana Grzegorza Krajewskiego z Tebodin Poland Sp. z o.o. datowany na 16.03.2015 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw. Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dołączono:

- 1) Kartę informacyjną przedsięwzięcia (3 egzemplarze + wersja CD);
- 2) Poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowana inwestycja a także obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) Wypis z rejestru gruntów obejmujący teren, na którym będzie realizowana inwestycja a także obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;

4) Pełnomocnictwa Inwestorów udzielone Panu Grzegorzowi Krajewskiemu.

Przedłożony wniosek zawierał braki formalne, stąd tut. organ, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2015.AJ.1. z dnia 31.03.2015 r. wezwał do uzupełnienia. W odpowiedzi na powyższe, Wnioskodawca pismem z dnia 17.04.2015 r. uzupełnił wniosek o wymagany załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia.

Wnioskodawca ubiega się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla celów uzyskania decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 pkt 1 *ustawy* OOS, tj. decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz przed zgłoszeniem zamiaru wykonania robót budowlanych.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane zgodnie z **§ 3 ust. 1 pkt. 60** *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) jako: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”, posiada status „przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”.

Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 *ustawy* OOS, dla planowanych „przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko” jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w części na terenie zamkniętym, który stanowią działki nr **269 obręb Krojanty** oraz nr **555/15 obręb Chojnice** (zarządca: Polskie Koleje Państwowe S.A. z siedzibą w Warszawie). Stosownie do brzmienia art. 75 ust. 6 *ustawy* OOS, organem właściwym do rozpoznania sprawy i wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 *ustawy* OOS obowiązek przedłożenia wraz z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy drogi publicznej

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2015.AJ.2. z dnia 06.05.2015 r. oraz obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2015.AJ.3. z dnia 06.05.2015 r., które zamieszczono na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku [<http://www.gdansk.rdos.gov.pl>] oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku a także na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy w Chojnicach, Urzędu Gminy w Człuchowie oraz Urzędu Miejskiego w Chojnicach. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 247/2015, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. *ustawy* OOS.

Zgodnie z art. 6 *ustawy* OOS wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. W niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ. W okolicznościach niniejszej sprawy organami właściwymi w sprawie opiniowania są:

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach i Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Człuchowie.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy OOS realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy OOS, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1;
- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10, 11, 13 i 15-17; 2) dyrektora urzędu morskiego – gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim.

Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z powyższym tut. organ, działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 i 4 ustawy OOS, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2015.AJ.5. z dnia 06.05.2015 r., zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Człuchowie z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach w piśmie znak PSSE-NZ-9201-58/17/1/15 z dnia 16.06.2015 r. (data wpływu 18.06.2015 r.), wyraził opinię że: „*realizacja przedsięwzięcia, w zakresie powiatu chojnickiego, nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko z uwagami: 1. Na obszarze zabudowanym zastosować nawierzchnię cichą. 2. Po oddaniu do użytku każdego fragmentu drogi, przeprowadzić pomiary kontrolne hałasu na styku z zabudową chronioną i w razie konieczności zastosować skuteczne środki techniczne lub organizacyjne w celu zachowania wymaganych parametrów*”. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Człuchowie w piśmie z dnia 08.06.2015 r. (data wpływu 15.06.2015 r.) wyraził opinię że: „*przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla ww. przedsięwzięcia nie jest wymagane*”.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2015.AJ.11. z dnia 26.05.2015 r. tut. organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia informacji w KIP w trybie art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego. W odpowiedzi na powyższe wezwanie, Inwestor pismami: znak 577/04/2015 z dnia 17.04.2015, znak 843/06/2015 z dnia 10.06.2015 r. oraz znak 901/06.2015 z dnia 24.06.2015 r. przekazał uzupełnienie wymaganych informacji.

Załączona do wniosku karta informacyjna przedsięwzięcia, po jej uzupełnieniu, odpowiada wymaganiom art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy OOS.

Tut. organ ustalił i zważył, iż spośród uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy i w odniesieniu do wnioskowanego przedsięwzięcia, ze względu na cechy, status

obszaru, na którym planowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie, zastosowania znajdują uwarunkowania określone poniżej:

### **1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:**

#### **a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji,**

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie i przebudowie dróg na dwóch odcinkach (3 zadania):

- zadanie IA. - w zakresie przebudowy i remontu drogi gminnej nr 236040G (ul. Człuchowska) od węzła Nieżywieć do granicy z Gminą Miejska Chojnice – długość ok. 2,3 km;
- zadanie IB i IC – na odcinku ul. Gdańskiej, od skrzyżowania z ul. Tucholską do wiaduktów nad linią kolejową (zadanie IB), oraz od wiaduktów nad linią kolejową do węzła Pawłowo (zadanie IC) – długość ok. 3,7 km.

Była droga krajowa DK 22 zaliczana jest obecnie do kategorii – droga gminna, klasa – droga zbiorcza (Z).

#### **Charakterystyka zadania IA:**

W ramach przedsięwzięcia projektuje się m.in.:

- przebudowę i remont nawierzchni drogi gminnej nr 236040G na odcinku od węzła Nieżywieć do granicy z Gminą Miejska Chojnice (uporządkowanie szerokości do 7,00 m),
- przebudowę i remont elementów w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, w szczególności zatok autobusowych, peronów, zjazdów,
- przebudowę w zakresie skrzyżowań z drogami bocznymi,
- wykonanie ścieżki pieszo- rowerowej,
- budowę solarnego oświetlenia ledowego.

Początek projektowanej przebudowy przyjęto za węzłem Nieżywieć, gdzie występuje granica wykonania nowej nawierzchni na skrzyżowaniu. W ramach remontu nawierzchni, w związku z podniesieniem niwelety, konieczne jest również odtworzenie i uporządkowanie geometryczne pozostałych elementów bezpośrednio przyległych do jezdni, jak np. zjazdy, zatoki autobusowe, pobocza itp. Przy drodze wyprofilowane zostaną pobocza o szerokości min. 0,75 m, a także nastąpi dowiązanie się do istniejącego systemu rowów przydrożnych. Parametry techniczne dla dróg objętych inwestycją przyjęto dla prędkości projektowej równej 60 km/h, a szerokości pasów ruchu przyjęto po 3,50 m. Jezdnię przebudowywanej drogi zaprojektowano w przekroju drogowym (bez krawężników) z odprowadzeniem wód opadowych na tereny przyległe. Koniec projektowanej przebudowy drogi przewidziano na granicy z Gminą Chojnice, w miejscu łączenia nowej i starej nawierzchni drogi.

W ramach przebudowy niezbędne jest lokalne wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni m.in. na poszerzeniach jezdni do 7,00 m oraz w miejscach dowiązania się wysokościowego do stanu istniejącego, gdzie nie ma możliwości odpowiedniego wyniesienia niwelety.

W przypadku wystąpienia ewentualnych kolizji z infrastrukturą na dalszym etapie trwania prac projektowych, podjęte zostaną działania w celu ich usunięcia, poprzez lokalną przebudowę infrastruktury technicznej w uzgodnieniu z operatorem sieci.

W ciągu przebudowywanego odcinka drogi gminnej zakłada się odprowadzenie wód opadowych do istniejącego systemu rowów przydrożnych.

Planuje się wykonanie ledowego solarnego oświetlenia drogowego dla zatok autobusowych oraz na skrzyżowaniach i z drogami publicznymi i wewnętrznymi.

## Charakterystyka zadania IB

W ramach przedsięwzięcia projektuje się :

- przebudowę ul. Gdańskiej od ul. Tucholskiej do wiaduktów nad linią kolejową,
- wykonanie ciągu pieszo-rowerowego dwukierunkowego po stronie południowej ulicy,
- przebudowę chodników,
- przebudowę zatok autobusowych,
- przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- przebudowę zjazdów na posesje przyległe,
- wydzielenie pasa manewrowego pomiędzy pasami ruchu,
- budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Człuchowskiej i Asnyka w Chojnicach,
- remont wiaduktów drogowych nad linią kolejową wiadukt o nr ewid. 02060000 oraz wiadukt o nr ewid. 02060001,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę sieci wodociągowej,
- przebudowę kolizji z sieciami elektroenergetycznymi oraz oświetleniem,
- przebudowę kolizji z sieciami teletechnicznymi,
- budowę sygnalizacji świetlnej.

Początek przebudowy ul. Gdańskiej przyjęto w obrębie skrzyżowania z ul. Małe Osady na wysokości działki nr 1897/2, w miejscu gdzie występuje granica wykonania nowej nawierzchni. Szerokość projektowanej jezdni wynosi 9,0 m, z której wydzielono dwa pasy ruchu po 3,50 m oraz środkowy pas manewrowy dla pojazdów wykonujących relacje skrętne na skrzyżowaniach i zjazdach. Skrzyżowania z ulicami przyległymi zaprojektowano w odniesieniu do stanu istniejącego jako skrzyżowania zwykłe trójwlotowe (z ul. Małe Osady oraz z ul. Daleką). W miejscu skrzyżowania z drogą prowadzącą do urzędu celnego na granicy terenu zabudowanego zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo małe. Rondo zaprojektowano jako trójwlotowe z ewentualną możliwością doprojektowania czwartego wlotu w kierunku północnym. Przy skrzyżowaniu z ul. Małe Osady zaprojektowano nową lokalizację zatok autobusowych, które zostały przeniesione o ok 350 m w kierunku centrum miasta z ich pierwotnej lokalizacji. Koniec przebudowy ul. Gdańskiej przewidziano na granicy administracyjnej Miasta Chojnice za wiaduktami kolejowymi, które to w ramach niniejszej dokumentacji projektowej przewidziane są do remontu.

Parametry techniczne dla dróg objętych inwestycją przyjęto dla prędkości projektowej równej 60 km/h. Jezdnię zaprojektowano w przekroju ulicznym z obramowaniem krawężnikami. Na przebudowywanym odcinku drogi projektuje się kanalizację deszczową, wobec czego woda opadowa z jezdni będzie odprowadzana powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.

W ramach przebudowy niezbędne jest lokalne wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni m.in. na poszerzeniach jezdni do 9,00 m w miejscach dowiązania się wysokościowego do stanu istniejącego, gdzie nie ma możliwości odpowiedniego wyniesienia niwelety, a także w rejonie skrzyżowania typu rondo.

Na całej długości przebudowywanej ulicy po jej stronie południowej planuje się wykonać ciąg pieszo-rowerowy. Ciąg ten znajduje kontynuację na istniejących wiaduktach kolejowych przewidzianych do przebudowy. W ramach zadania następuje również przebudowa i uporządkowanie istniejącego chodnika występującego po stronie północnej jezdni. W ramach zaprojektowanych chodników i ciągów pieszo-rowerowych zlokalizowane będą również perony

przy zatokach autobusowych. W ramach inwestycji przewidziano również budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Człuchowskiej i Asnyka bez ingerencji w geometrię jezdni oraz ciągów pieszych i rowerowych.

Przebudowy sieci. Zgodnie z warunkami technicznymi przewiduje się przebudowę kolizji z sieciami elektroenergetycznymi, oświetleniem, sieciami teletechnicznymi oraz przebudowę wodociągu.

Oświetlenie drogowe. Planuje się przebudowę i wykonanie brakującego oświetlenia na przedmiotowym odcinku drogi.

W zakresie przebudowy wiaduktów przewiduje się w szczególności:

- wykonanie na płycie górnej betonowej warstwy spadkowej,
- wykonanie nowej izolacji,
- montaż krawężników,
- wykonanie chodników,
- wykonanie nowych gzymsów po obu stronach obiektu,
- montaż barier ochronnych o parametrach dostosowanych do obowiązujących przepisów,
- wykonanie nowych nawierzchni jezdni,
- oczyszczenie konstrukcji ustroju nośnego oraz betonowych podpór z zanieczyszczeń, wyługowań i wykwitów oraz luźnych okruszków betonu,
- oczyszczenie i zabezpieczenie antykorozyjne odsłoniętych prętów zbrojeniowych ustroju nośnego i podpór,
- wykonanie iniekcji rys na powierzchniach betonowych ustroju nośnego i podpór,
- reprofiliacja ubytków betonu na powierzchniach ustroju nośnego i podpór,
- wykonanie warstwy zabezpieczającej czoło belek podłożyskowych,
- wykonanie żelbetowego płaszcza ochronnego na fundamencie filara i zabezpieczenie jego powierzchni izolacją bitumiczną,
- oczyszczenie oblicówki kamiennej podpór poprzez wypiastowanie, uzupełnienie ubytków, zabezpieczenie antykorozyjne powierzchni kamiennych,
- wykonanie uszczelnienia dylatacji pionowych ścian bocznych przyczółków,
- zabezpieczenie antykorozyjne wszystkich wyeksponowanych powierzchni betonowych,
- wykonanie nowego systemu odwodnienia obiektów,
- wykonanie odwodnienia nisz podłożyskowych,
- oczyszczenie i zabezpieczenie antykorozyjne stalowych elementów łóżysk,
- wykonanie płyt przejściowych oraz nowej zasypki za przyczółkami wraz z drenażem poprzecznym,
- uzupełnienie ubytków skarpy przyczółka oraz wyprofilowanie skarp w nachyleniu 1:1,5 i wykonanie schodów skarpowych,
- wykonanie stałych znaków wysokościowych- reperów.

### **Charakterystyka zadania IC.**

W ramach przedsięwzięcia projektuje się m. in.:

- przebudowę drogi gminnej nr 236040G od wiaduktów nad linią kolejową do węzła Pawłowo z jej zawężeniem do 7,0 m,
- wydzielenie z części jezdni ciągu pieszo-rowerowego oddzielonego od jezdni strefą buforową,
- wykonanie skrzyżowania typu małe rondo na skrzyżowaniu ul. Gdańskiej z drogą powiatową nr 2642G w kierunku Kławkowa oraz droga gminną w kierunku Lipienic,
- wykonanie skrzyżowania skanalizowanego ul. Gdańskiej z ul. Kolejową,

- wykonanie rowów drogowych w niezbędnych miejscach wzdłuż przebudowywanych dróg wraz z pozostałymi elementami odwodnienia jak ścieki, przepusty, kanalizacje rowu pod zjazdami itp.,
- przebudowę zatok autobusowych,
- przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- przebudowę zjazdów na posesje przyległe,
- przebudowę kolizji z sieciami elektroenergetycznymi.

Początek przebudowywanego odcinka zlokalizowano na granicy z Gminą Miejską Chojnice za wiaduktami nad linią kolejową. Szerokość projektowanej jezdni wynosi 7,00 m, z której wydzielono dwa pasy ruchu po 3,50 m. Z pozostałej części jezdni wyodrębniono ciąg pieszo-rowerowy szer. 2,50 m oraz oddzielającą go od jezdni strefę buforową. W miejscach istniejących przystanków autobusowych wydzielono zatoki autobusowe wraz z peronami dla podróżnych. Koniec przebudowywanego odcinka przewidziano na węźle Pawłowo gdzie następuje dowiązanie się do stanu istniejącego w miejscu gdzie występuje granica wykonania nowej nawierzchni.

Parametry techniczne dla dróg objętych inwestycją przyjęto dla prędkości projektowej równej 60 km/h. Jezdnię przebudowywanej drogi zaprojektowano w przekroju drogowym (bez krawężników) z odprowadzeniem wód opadowych na tereny przyległe.

Nową konstrukcję nawierzchni planuje się wykonać m.in. na poszerzeniach jezdni, w miejscach dowiązania się wysokościowego do stanu istniejącego, w miejscach gdzie nie ma możliwości odpowiedniego wyniesienia niwelety, a także w rejonach skrzyżowań.

Zgodnie z warunkami technicznymi przewiduje się przebudowę kolizji z siecią elektroenergetyczną.

Woda opadowa z jezdni będzie odprowadzana powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do istniejącej sieci rowów przydrożnych. W ciągu trasy w miejscach gdzie brak jest rowów przydrożnych, a także w miejscach przebudowywanych skrzyżowań z uwagi na nową geometrię planuje się ich wyprofilowanie na zasadzie rowów samoodparowujących.

Odwodnienie do kanalizacji deszczowej projektowane jest tylko na obszarze miejskim w zakresie zadania IB, natomiast w zadaniu IA przewiduje się odwodnienie do istniejących i nowo projektowanych rowów przydrożnych i tak samo dla zadania IC.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia dla realizowanych odcinków nie rozważano wariantów lokalizacyjnych, natomiast rozważane były możliwe do przyjęcia warianty techniczne dot. przede wszystkim technologii wykonania wzmocnienia nawierzchni drogowej, a także warianty dotyczące sposobu rozwiązywania geometrii niektórych skrzyżowań.

## **Odcinek IA**

### **Wariant dotyczący konstrukcji nawierzchni**

- **Wariant I** zakładał wykonanie na całej długości odcinka prac nawierzchniowych w jednej technologii polegającej na:
  1. Usunięciu istniejących warstw bitumicznych w celu usunięcia kolein i wyrównania powierzchni jezdni.
  2. Naprawie istniejącej nawierzchni po sfrezowaniu poprzez uzupełnienie ubytków oraz uszczelnienie spęknięć.
  3. Dobudowaniu poszerzeń w miejscach gdzie jest to przewidziane ze względu na poszerzenie jezdni lub zaproponowane rozwiązanie geometryczne.

4. Wykonaniu warstwy wyrównawczej na całej szerokości jezdni, łącznie z poszerzeniem.
5. Wykonanie warstwy przeciwspekaniowej z kompozytu nasączonego asfaltem.
6. Wykonaniu nowych warstw asfaltowych.
- **Wariant II** zakładał wykonanie prac nawierzchniowych odcinkowo w dwóch technologiach polegających na:
  - Na odcinku od węzła Nieżywiec do wsi Topole w technologii jak wyżej;
  - Na odcinku od wsi Topole do Granicy z Gmina Chojnice z uwagi na liczne występowanie zjazdów i chęć minimalizacji wyniesienia niwelety:
    1. Usunięciu istniejących warstw bitumicznych na pełną grubość
    2. Naprawie istniejącej podbudowy w miejscach widocznych uszkodzeń lub miejscach, gdzie brakuje podbudowy z kruszywa łamanego.
    3. Dobudowaniu poszerzeń w miejscach gdzie jest to przewidziane ze względu na poszerzenie jezdni lub zaproponowane rozwiązanie geometryczne.
    4. Wykonaniu warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego na całej szerokości jezdni, łącznie z poszerzeniem.
    5. Wykonaniu nowych warstw asfaltowych.

Ostatecznie po analizie wysokościowej zdecydowano o zastosowaniu wariantu I, który również jest wariantem ekonomicznie zasadnym. Wariant ten jest również najkorzystniejszy dla środowiska. Czas realizacji wariantu I będzie krótszy, a tym samym uciążliwość i wpływ na środowisko mniejszy. Na etapie eksploatacji ułożenie nowych warstw asfaltowych redukujących istniejące koleiny oraz wyeliminowanie ubytków w nawierzchni usprawni ruch pojazdów, a tym samym zmniejszy jego wpływ na środowisko.

### **Odcinek IB**

#### **Wariant dotyczący konstrukcji nawierzchni**

- **Wariant I** zakładał wykonanie na całej długości odcinka prac nawierzchniowych w jednej technologii polegającej na:
  1. Usunięciu istniejących warstw asfaltowych na pełną grubość
  2. Naprawie lokalne uszkodzenia w podbudowie z kostki kamiennej,
  3. Ułożeniu warstwy wyrównawczą z betonu asfaltowego,
  4. Wykonaniu warstwy przeciw spękaniowej z kompozytu.
  5. Ułożeniu nowych warstw asfaltowych.
- **Wariant II** zakładał wykonanie na całej długości odcinka prac nawierzchniowych w innej technologii polegającej na:
  1. Usunięciu istniejących warstw bitumicznych na pełną grubość warstw.
  2. Usunięciu warstwy z kostki kamiennej wraz z podsypką piaskową.
  3. Naprawie istniejącej podbudowy z kruszywa łamanego w miejscach gdzie jest to wymagane poprzez wymianę zniszczonej podbudowy.
  4. Dobudowaniu poszerzeń w miejscach gdzie jest to przewidziane ze względu na poszerzenie jezdni lub zaproponowane rozwiązanie geometryczne.
  5. Wykonaniu warstwy wyrównawczej na całej szerokości jezdni, łącznie z poszerzeniem z mieszanki niezwiązanej 0/31,5
  6. Wykonaniu nowych warstw asfaltowych.

Z uwagi na łatwiejszą technologię wykonania, a także możliwość wykorzystania zalegającej pod warstwami asfaltowymi kostki kamiennej, a tym samym jako rozwiązanie ekonomiczniejsze przyjęto do realizacji wariant nr II. Wariant II jest także korzystniejszy dla środowiska ze względu



na czas realizacji i uciążliwość. Na etapie eksploatacji ułożenie nowych warstw asfaltowych redukujących istniejące koleiny oraz wyeliminowanie ubytków w nawierzchni wpłynie na sprawniejszy przepływ ruchu komunikacyjnego, stąd jego wpływ na środowisko będzie mniejszy.

#### Wariant dotyczący rozwiązań geometrycznych

Wariantowaniu poddano zjazd do Urzędu celnego występujący na granicy terenu zabudowanego i niezabudowanego

- **Wariant I** zakładał wykonanie małego ronda
- **Wariant II** zakładał wykonanie standardowego zjazdu z pachwinami najazdowymi umożliwiającymi korzystanie przez pojazdy ciężarowe.

Ostatecznie przyjęto do realizacji wariant I. Wybór spowoduje wyhamowanie pojazdów na wlocie do Miasta przyczyniając się do zmniejszenia prędkości i tym samym poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz zmniejszeniu hałasu.

#### Odcinek IC

#### Wariant dotyczy rozwiązań geometrycznych

Wariantowaniu poddano skrzyżowanie przebudowywanej drogi gminnej z ul. Kolejową.

- **Wariant I** zakładał ograniczenie ruchu ciężarowego w ul. Kolejowej i wykonanie standardowego zjazdu dla pojazdów osobowych.
- **Wariant II** zakładał wykonanie skrzyżowania typu mini rondo umożliwiające wjazd w ul. Kolejową przez pojazdy ciężarowe.
- **Wariant III** zakładał wykonanie skrzyżowania skanalizowanego z wydzielonymi pasami manewrowymi relacji skrajnych również umożliwiające wjazd w ul. Kolejową przez pojazdy ciężarowe.

Ostatecznie przyjęto do realizacji wariant III. Wybór stanowi kompromis ekonomiczny pomiędzy zjazdem dla pojazdów osobowych, a skrzyżowaniem typu rondo. Etap realizacji przedsięwzięcia jest korzystniejszy dla wariantu III ze względu na mniejsze zajęcie terenu niż w wariantcie II. Na etapie eksploatacji wariant III wpłynie na poprawę stanu środowiska ze względu na upłynięcie ruchu i tym samym na poprawę stanu środowiska.

#### b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

Nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia powodowała kumulowanie negatywnych oddziaływań z istniejącymi lub planowanymi w sąsiedztwie obiektami.

#### c) wykorzystywania zasobów naturalnych,

Do realizacji inwestycji przewiduje się zużycie:

- ok. 700 m<sup>3</sup> wody,
- ok. 5500 l oleju napędowego,
- cement: ok. 500 m<sup>3</sup>,
- grunt z wykopu: ok. 20000 m<sup>3</sup>,
- kruszywo łamane: ok. 14000 m<sup>3</sup>,
- piasek: ok. 50000 m<sup>3</sup>,
- beton asfaltowy: ok. 12000 m<sup>3</sup>- beton asfaltowy używany przy budowie wytwarzany będzie w wytwórni mas bitumicznych i przewożony na miejsce wbudowania samochodami ciężarowymi,

- kostka betonowa: ok. 15000 m<sup>2</sup>,
- kostka kamienna: ok. 1000 m<sup>2</sup>.

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi w sezonie około 50 Mg/km<sup>2</sup> utrzymywanej powierzchni drogi (mieszanka piaskowo-solna). W toku eksploatacji poruszające się pojazdy użytkowników drogi i wiaduktu będą wykorzystywały różne rodzaje paliw, w sposób porównywalny z dotychczasowym i stosowanym powszechnie na drogach.

#### **d) emisji i występowania innych uciążliwości,**

Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne. Wynika to ze skali inwestycji, stosowanej technologii i rodzaju przedsięwzięcia. Oddziaływania powyższe są integralnie związane z zakresem przedsięwzięcia i w zasadzie nie mogą być wyeliminowane.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlano - drogowego oraz wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Emisje z użytkowanych maszyn będą na poziomie emisji z samochodów ciężarowych. Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja wtórna pyłów. Jest to emisja niezorganizowana.

Podczas ulepszania podłoża gruntowego pod nawierzchnie drogowe oraz wykonywania warstw konstrukcji nawierzchni mogą wystąpić dodatkowe uciążliwości dla środowiska spowodowane zanieczyszczeniem otoczenia pyłami powstającymi podczas transportu lub zabudowywania materiału nawierzchniowego.

Przy robotach nawierzchniowych mogą występować okresowe uciążliwości dla użytkowników terenu w rejonie robót, których trudno uniknąć i które będą spowodowane wydzielaniem spalin przez maszyny i pojazdy oraz wydzielaniem się gazów z podgrzanych asfaltów drogowych. Dla asfaltów stosowanych w drogownictwie gazy te nie występują w stężeniach szkodliwych na terenach przyległych. Jakkolwiek wydzielaniu się szkodliwych gazów z mieszanek mineralno-bitumicznych trudno zapobiec, to możliwe jest znaczne ograniczenie tej emisji w trakcie transportu mieszanki poprzez zastosowanie opończy szczelnie zakrywających skrzynie ładunkową samochodu przewożącego mieszankę.

Pylenie wtórne powstaje podczas rozbiórki oraz transportowania materiału nawierzchniowego – można je zmniejszyć utrzymując w należyтым stanie plac budowy i drogi dojazdowe dla samochodów z materiałami. Uciążliwość pylenia krótkotrwałego (tylko podczas budowy) nie będzie nadmiernie uciążliwa dla otoczenia.

Następną uciążliwością dla środowiska może być hałas, powstający podczas prac budowlanych. Będzie on związany z pracą ciężkich maszyn. Wystąpi również emisja drgań mechanicznych z pracy ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe, dowozu materiałów budowlanych itp., które mogą niekorzystnie oddziaływać na mieszkańców sąsiadujących z planowaną inwestycją. Będą to jednak uciążliwości o zasięgu lokalnym.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze, które gromadzone będą w zbiornikach kabin sanitarnych i okresowo po napełnieniu, opróżniane przez specjalistyczną firmę. Powstające odpady (zgodnie z katalogiem odpadów) zaliczone będą do grupy 17 tj. „odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)”.

W fazie realizacji omawianego przedsięwzięcia źródło odpadów będą stanowiły:

- wycinka drzew i krzewów,
- roboty ziemne,

- roboty nawierzchniowe.

Odpady powstające z rozbiórki to odpady o kodach:

- odpady o kodach: 17 05 04, 17 05 06 powstające podczas wykonywania prac ziemnych – usuwania gruntu,
- 17 01 01, 17 01 81, 17 01 07, 17 02 03, 17 03 02, 17 04 05, 17 04 11, 17 09 04 powstające w wyniku rozbiórki wierzchniej warstwy nawierzchni przebudowywanej drogi, a mianowicie: rozbiórki jezdni, poboczy, chodników, znaków drogowych; tego rodzaju odpady powstawać będą z użyciem narzędzi mechanicznych i sprzętu budowlanego,
- 17 04 07, 17 02 03 powstające na skutek usuwania infrastruktury podziemnej,
- 17 02 01 drewno,
- 20 03 01 (niesegregowane odpady komunalne) powstające na zapleczu budowy,
- 20 02 01 powstające w wyniku usuwania drzew i krzewów.

Odpady te wytworzone będą głównie podczas rozbiórki oraz w czasie budowy i będą przez uprawnione firmy zagospodarowywane zgodnie z *Ustawą o odpadach*.

Podstawowe zasady gospodarowania odpadami w tej fazie obejmują ich segregację oraz składowanie w wyznaczonych i urządzonych miejscach.

Zrealizowana inwestycja nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów i znacząco wpływać na stan środowiska podczas eksploatacji, w trakcie normalnego użytkowania.

Obserwowane emisje z dróg w trakcie eksploatacji dotyczą głównie: zanieczyszczenia powietrza, hałasu, emisji wód opadowo-roztopowych.

Podstawowe zanieczyszczenia w komunikacji samochodowej to: tlenki azotu ( $\text{NO}_x$ ), wśród których dominuje dwutlenek azotu ( $\text{NO}_2$ ), powstający podczas spalania paliw w silnikach, tlenki siarki ( $\text{SO}_x$ ), tlenek węgla, węglowodory.

Średni ładunek roczny zanieczyszczeń, przez ruch omawianej drogi dla prognozy ruchu ujętej w KIP:

a) ul. Człuchowska:

→ $\text{NO}_2$	– 7,35 kg/rok
→ $\text{SO}_2$	– 1,07 kg/rok
→ CO	- 69,04 kg/rok
→ Pył zawieszony	– 0,37 kg/rok
→ Węglowodory alifatyczne	– 11,16 kg/rok

b) ul. Gdańska:

→ $\text{NO}_2$	– 5,26 kg/rok
→ $\text{SO}_2$	– 1,19 kg/rok
→ CO	- 50,67 kg/rok
→ Pył zawieszony	– 0,28 kg/rok
→ Węglowodory alifatyczne	– 8,17 kg/rok

Eksploatacja drogi na tym terenie będzie źródłem występowania ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń powietrza na otaczającym terenie, jednakże z uwagi iż cyt: „przekroczenia dotyczą pasa drogowego, warunki normatywne można uznać za spełnione”.

Do oceny hałasu w środowisku zewnętrznym ma zastosowanie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. *Dz. U. z 2014 poz. 112*).

Uwzględniając charakter terenu w otoczeniu planowanej inwestycji dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

a) zabudowa zagrodowa, mieszkaniowo-usługowa i wielorodzinna:

- 65 dB(A) w godz. 6.00–22.00 – pora dnia
- 56 dB(A) w godz. 22.00–6.00 – pora nocy.

b) zabudowa jednorodzinna:

- 61 dB(A) w godz. 6.00–22.00 – pora dnia
- 56 dB(A) w godz. 22.00–6.00 – pora nocy.

Na rozpatrywanym odcinku drogi średni dobowy ruch w roku (SDR) dla pojazdów osobowych wynosi 5177 pojazdów/dobę oraz 588 pojazdów/dobę pojazdów ciężarowych i dostawczych. Zakładając wskaźniki rocznego wzrostu natężenia (na podstawie wskaźnika wzrostu PKB), prognozowany SDR w roku 2017 dla przedmiotowego odcinka wyniesie: dla samochodów osobowych 5603 pojazdów/dobę oraz 607. pojazdy/dobę pojazdów ciężarowych i dostawczych.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, iż obecnie klimat akustyczny na terenach sąsiadujących z byłą drogą krajową nr 22 jest niekorzystny i wraz z pogarszaniem się parametrów nawierzchni będzie się również pogarszał.

Na podstawie wykonanych prognoz i analiz rozkładu poziomu dźwięku dla terenów zlokalizowanych wzdłuż planowanej inwestycji stwierdzono, iż realizacja przedsięwzięcia obejmująca m.in. wymianę nawierzchni jezdni, poprawę parametrów technicznych, geometrię drogi skrzyżowań, przełoży się na płynność ruchu pojazdów, a tym samym na zmniejszenie zasięgu oddziaływania na etapie eksploatacji drogi i będzie miała pozytywny wpływ na klimat akustyczny.

W celu minimalizacji uciążliwego oddziaływania hałasu na całej długości odcinka drogi DK22 zastosowana zostanie tzw. „cicha nawierzchnia”, zapewniająca redukcję hałasu o 4 dB. Dodatkowo zastosowano ograniczenia prędkości do 40 km/h w porze dnia i nocy przy zabudowie mieszkaniowej na ulicy Gdańskiej na odcinku do ul. Dalekiej, a także lokalnie do 50 km/h lub 70 km/h w obszarach pozamiejskich w miejscach występowania zabudowy mieszkaniowej.

Zastosowanie cichej nawierzchni w znaczący sposób poprawi stan klimatu akustycznego na terenach przyległych do analizowanego odcinka drogi. Ponadto, w piśmie znak 901/06/2015 z dnia 24.06.2015r. Inwestor zapewnił, iż *„po oddaniu do użytku każdego fragmentu drogi, przeprowadzone zostaną pomiary kontrolne hałasu na styku z zabudową chronioną i w razie konieczności zastosowane zostaną skuteczne środki techniczne lub organizacyjne w celu zachowania wymaganych parametrów”*.

Wody opadowe z jezdni odprowadzane będą przez przykanaliki oraz nowobudowaną kanalizacją projektowaną wzdłuż przebudowywanej ulicy Gdańskiej na odcinku od wiaduktu kolejowego do ul. Małe Osady i dalej w kierunku wskazanego w warunkach technicznych kolektora kanalizacji deszczowej. Odprowadzenie wód do istniejącego kolektora odbywać się będzie poprzez przebudowaną studnię Di1 zlokalizowaną na dz. nr 1895.

Na podstawie przedstawionych w KIP analiz stwierdzono, iż odprowadzane wody opadowe, nie będą zawierały substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających wartości dopuszczalne, tj. 100mg/l zawiesin ogólnych.

W fazie eksploatacji drogi będą powstawały odpady związane z remontami, utrzymaniem i konserwacją drogi, kolizjami i wypadkami drogowymi.

Biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy dotyczące klasyfikacji odpadów, w trakcie prowadzenia prac związanych z eksploatacją drogi przewiduje się wytworzenie następujących odpadów:

- odpady o kodzie 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów, powstające z czyszczenia nawierzchni,

- odpady o kodzie 20 03 06 – odpady ze studzienek kanalizacyjnych, powstające z okresowego czyszczenia części osadczyci studzienek kanalizacyjnych.

Ich wywóz będzie dokonywany w ramach konserwacji urządzeń przez wyspecjalizowane firmy zewnętrzne.

Teren analizowanej inwestycji położony jest na obszarze makroregionu Pojezierze Południowo-pomorskie, w jego północnej części w mezoregionie Pojezierza Krajeńskiego. W rzeźbie terenu zaznaczają się formy polodowcowe w postaci moren spiętrzonych i akumulacyjnych, a także kemy, ozy oraz rynny lodowcowe. Przedsięwzięcie dotyczy przebudowy drogi istniejącej, nie wiąże się ze znaczącym zajęciem nowego terenu ani ze znacznym wykorzystaniem wody i kopalin na etapie realizacji. Emisje związane z eksploatacją drogi będą miały charakter lokalny i nie wzrosną znacząco. Droga nie stworzy nowych barier w ekosystemach i nie zmieni morfologii terenu. Biorąc pod uwagę ww. uwarunkowania i lokalny charakter oddziaływania drogi, skala przedsięwzięcia i jego charakter nie będzie miało znaczenia dla czynników warunkujących zmiany klimatyczne, czyli przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało na klimat i nie spowoduje zmian w klimacie.

Skala zmian klimatu obserwowana w Polsce i w rejonie przedsięwzięcia nie będzie miała znaczenia dla analizowanego przedsięwzięcia, ponieważ zmiany te obejmują przede wszystkim zwiększenie ilości burz i silnych wiatrów, zwiększenie maksymalnych temperatur w lecie oraz podwyższenie minimalnych temperatur w zimie. Wszystkie te zjawiska mieszczą się w parametrach projektowych dróg uwzględniając zarówno odwodnienie w przypadku deszczy nawaalnych i dostosowanie nawierzchni do skrajnych temperatur.

W związku z realizacją inwestycji planowana jest wycinka około 100 drzew i 1000m<sup>2</sup> powierzchni krzewów. Drzewa i krzewy przeznaczone do usunięcia zostaną skontrolowane w zakresie zasiedlania ich przez chronione gatunki roślin, grzybów, porostów i zwierząt przez osoby posiadające stosowne uprawnienia, a w przypadku ich zidentyfikowania zostaną podjęte działania wynikające z przepisów o ochronie gatunkowej. Okres lęgowy ptaków przypada na 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku konieczności wycinki w tym okresie drzewa zostaną sprawdzone pod kątem gniazd ptaków przez ornitologa, który zdecyduje o ewentualnej wycince drzew. W przeciwnym wypadku wycinka drzew będzie prowadzona poza wymienionym okresem. Drzewa nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone poprzez odeskowanie lub owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi do wysokości nie mniej niż 150 cm. Dolna część desek zostanie oparta na podłożu, a nie na pniu lub przyporach korzeniowych. Oszalowanie deskowe zostanie opasane taśmą bądź drutem. Deski będą ściśle przylegać do pnia. Załoga zostanie przeszkolona tak, aby deski nie były przybijane do pnia drzew. W przypadku uszkodzenia lub ułamania gałęzi zostaną one natychmiast przycięte a miejsca uszkodzeń zabezpieczone środkami zapobiegającymi rozwojowi patogenów. W razie konieczności korony drzew zostaną zabezpieczone przez podwiązanie gałęzi narażonych na uszkodzenie. Prace w obrębie systemu korzeniowego będą wykonywane ręcznie. Odsłonięty system korzeniowy będzie na bieżąco zabezpieczany matami, uszkodzenia będą zabezpieczone odpowiednimi preparatami. W okresach suszy system korzeniowy będzie podlewany.

**e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii;**

Przedmiotowy obiekt nie zalicza się do zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo do zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2013 r.,*

poz. 1479) Rodzaj przedsięwzięcia, a także zastosowane do budowy materiały i technologie wykluczają ryzyko wystąpienia poważnych awarii o charakterze awarii przemysłowych.

**2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, uwzględniające:**

- a) obszary wodno- błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych,
- b) obszary wybrzeży,
- c) obszary górskie lub leśne,
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
- e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
- f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,
- g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- h) gęstość zaludnienia,
- i) obszary przylegające do jezior,
- j) uzdrowiska i obszary ochrony środowiskowej.

Przedmiotowa droga planowana jest do realizacji na terenie dwóch powiatów: chojnickiego i człuchowskiego, na działkach wymienionych poniżej:

Lp	Numer działki	Jednostka ewidencyjna	Obręb		Arkusz	
			numer	nazwa		
1	177/1	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	2	Zadanie IA
2	174/36	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	2	
3	177/2	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	2	
4	174/18	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	2	
5	174/3	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	2	
6	176/3	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	2	
7	178	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	1	
8	173/1	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	1	
9	1	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	1	
10	282	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	2	
11	175/1	220303_2-Człuchów - obszar wiejski	-	Nieżywieć	2	
12	40/7	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	8	Zadanie IB
13	1000/8	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	161	
14	6/2	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	8	
15	1881	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
16	1903/8	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	12	
17	1903/2	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
18	551/2	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
19	550/3	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
20	1903/3	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
21	551/10	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
22	554/4	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
23	554/33	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
24	554/36	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	

25	554/25	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
26	551/12	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
27	2632	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	5	
28	555/15	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	15	
29	2631	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	15	
30	567	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	15	
31	269	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	1	Zadanie IC
32	270	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	1	
33	280	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	1	
34	2627	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	15	
35	274/1	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	1	
36	273	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	1	
37	272	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	1	
38	218	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	1	
39	271/1	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	1	
40	283/1	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	1	
41	282	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	3	
42	23	220203_2, Chojnice - G	0022	Pawłówko	1	
43	192/2	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	2	
44	198/2	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	2	
45	192/1	220203_2, Chojnice - G	0011	Krojanty	2	
46	566/3	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	15	
47	569/2	220201_1, Chojnice - M	0001	Chojnice	15	

Analizowana była DK22 przebiega przez tereny leśne, pola uprawne terenów rolniczych, tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny mieszkalno-usługowe, miejsca użyteczności publicznej, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów.

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

- ok. 1,0 km na północny wschód Bory Tucholskie PLB220009;
- ok. 3,0 km na północ Wielki Sandr Brdy PLB220001;
- ok. 3,0 km na północny zachód Las Wolność PLH220060.

Inne najbliżej położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 627 z późn. zm.)* to:

- ok. 5,0 km na północ Park Narodowy „Bory Tucholskie”;
- ok. 3,0 km na północ Zaborski Park Krajobrazowy;
- ok. 4,0 km na wschód Tucholski Park Krajobrazowy;
- ok. 4,0 km na północny wschód Chojnicko- Tucholski Obszar Chronionego Krajobrazu;
- ok. 3 km na zachód Obszar Chronionego Krajobrazu Zespół Jezior Człuchowskich na pd-wsch od Człuchowa .

Dla terenu przedsięwzięcia zatwierdzono plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Omawiane przedsięwzięcie znajduje się w Regionie wodnym Dolnej Wisły na obszarze jednolitych części wód podziemnych JCWPd o numerze: GW240037 oraz na terenie jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) o kodzie: RW2000252923979 - Brda od wpływu do jez. Charzykowskiego do wypływu z jez. Kosobudno.

W zasięgu przedsięwzięcia nie ma stref ochronnych ujęć wody- najbliżej położone znajdują się w centralnej części Chojnic.

W sąsiedztwie planowanej do rozbudowy drogi nie występują obszary wodno-błotne, obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary wybrzeży, obszary górskie. Droga przecina natomiast obszary leśne. W sąsiedztwie drogi nie są zlokalizowane obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary przylegające do jezior, uzdrowiska ani obszary ochrony uzdrowiskowej. Nie ma obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

**3) rodzaj i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikające z:**

**a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na które przedsięwzięcie może oddziaływać,**

Oddziaływanie inwestycji na środowisko, na etapie budowy, będzie związane z powstawaniem odpadów, emisją hałasu z pracy maszyn i urządzeń oraz emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały, zasięg lokalny i ustąpią po zakończeniu budowy. W celu ograniczenia do minimum tych uciążliwości zastosowany zostanie szereg rozwiązań chroniących środowisko, w tym środowisko gruntowo wodne, przyrodnicze, klimat akustyczny oraz stan aerosanitarny na przedmiotowym obszarze.

Przedmiotowa inwestycja przebiega w przeważającej części w granicach istniejącego pasa drogowego. Na etapie eksploatacji zasięg oddziaływania inwestycji, związany z emisją hałasu oraz rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń, ulegnie poprawie w stosunku do stanu obecnego. Zastosowanie cichej nawierzchni na całej długości analizowanego odcinka, w znaczący sposób poprawi stan klimatu akustycznego na terenach przyległych do przedmiotowej drogi.

Na podstawie uzyskanych wyników z modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń od przedmiotowej drogi krajowej, stwierdzono możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu jedynie w pasie drogowym. Ponadto, w związku z planowaną przebudową nie powstaną nowe rodzaje odpadów na etapie eksploatacji oraz nie przewiduje się istotnego wzrostu ilości odpadów w stosunku do stanu istniejącego;

**b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,**

Dla planowanego przedsięwzięcia drogowego, w związku z zakładaną technologią, prognozowanym zużyciem surowców, materiałów, energii i wody oraz zasięgiem oddziaływań w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, emisji hałasu oraz wpływu na wody powierzchniowe i podziemne, nie przewiduje się powstania zagrożenia środowiska, powodującego transgraniczne oddziaływanie. Wszystkie prognozowane negatywne oddziaływania na środowisko będą miały charakter lokalny. W związku z powyższym oraz z uwagi na rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia, oddalonego od granic Państwa, 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;

**c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej, a także prawdopodobieństwa oddziaływania,**

Na przedmiotowych odcinkach dróg projektuje się wykonanie następujących prac:

- w zakresie Gminy Człuchów: remont/wzmocnienie drogi o szerokości 7,0 m wraz z dobudową ciągu pieszo-rowerowego – przekrój drogowy – bez krawężników,
- w zakresie miasta Chojnice: remont/wzmocnienie drogi o szerokości 9,0 m wraz z dobudową ciągu pieszo-rowerowego – przekrój uliczny – z krawężnikami,



- w zakresie Gminy Chojnice: remont/wzmocnienie drogi z jej zwężeniem do szerokości 7,0 m wraz z wydzielaniem z pozostałej części jezdni ciągu pieszo-rowerowego (wraz z wymaganym poszerzeniem aby uzyskać 2,5 m ciągu pieszo-rowerowego oddzielonego od jezdni pasem buforowym 1,0 m) – przekrój drogowy – bez krawężników,
- pobocza szerokości minimum 0,75 m.

Na analizowanym odcinku byłej drogi krajowej nr 22 znajdują się 2 obiekty mostowe, wymagające przebudowy lub remontu:

- wiadukt o nr ewid. 02060000 - usytuowany w ciągu drogi gminnej nr 236040G w Chojnicach (ul. Gdańska) nad linią kolejową Tczew – Piła,
- wiadukt o nr ewid. 02060001 - usytuowany w ciągu drogi gminnej nr 236040G w Chojnicach (ul. Gdańska) nad linią kolejową Chojnice – Kościerzyna.

Technologia prac przy modernizacji polegać będzie na sfrezowaniu korekcyjnym wymaganej grubości warstw asfaltowych tak aby ułożyć warstwę podbudowy, wyrównawczą, wzmacniającą, wiążącą oraz ścieralną (ilość i rodzaj warstw w zależności od założeń projektowych). Zakłada się maksymalne wykorzystanie istniejącej nawierzchni. W przypadku poszerzeń zakłada się wykonanie nowej konstrukcji wzmacnianej na połączeniu z istniejącą konstrukcją za pomocą geosiatki układanej pomiędzy warstwami asfaltowymi.

W obrębie przebudowywanej drogi występują następujące sieci: elektroenergetyczna, oświetleniowa, wodociągowa, teletechniczna, kanalizacja deszczowa. W przypadku kolizji z którąkolwiek z wyżej wymienionych sieci, nastąpi jej przebudowanie zgodnie z warunkami technicznymi.

#### **d) prawdopodobieństwa oddziaływania**

Oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko oraz jego komponenty będzie ograniczone przy zastosowaniu następujących rozwiązań chroniących środowisko:

- prace prowadzone będą zgodnie z obowiązującymi przepisami ochrony środowiska, ustawy o odpadach, BHP i przeciwpożarowymi;
- plac budowy jak i miejsce składowania materiałów budowlanych oraz ziemi z wykopów zlokalizowane zostaną w granicach rejonu budowy, z dala od zabudowy mieszkaniowej, istniejącego zadrzewienia, cieków wodnych;
- zaplecze budowy będzie właściwie zorganizowane i wyposażone, w tym w przenośne sanitariaty oraz wyznaczone miejsca magazynowania odpadów;
- wszystkie prace będą wykonane przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty oraz przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne;
- obsługa maszyn i urządzeń będzie powierzana wyłącznie upoważnionym pracownikom posiadającym stosowne kwalifikacje;
- przeprowadzane będą okresowe kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń stosowanych podczas realizacji inwestycji;
- miejsca tankowania, przechowywania materiałów i surowców zostaną zabezpieczone przed przedostawaniem się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo- wodnego wykładziną gumową lub w inny sposób;
- zapewnienie takiej organizacji robót aby prace szczególnie hałaśliwe były prowadzone w godzinach dziennych;
- powstające odpady, w tym z prac rozbiórkowych będą usuwane i magazynowane w taki sposób, aby nie były źródłem zanieczyszczenia środowiska lub powstania szkód;

- powstające odpady będą składowane w specjalnie wyznaczonych miejscach oraz odpowiednio segregowane, a następnie ponownie wykorzystywane lub utylizowane;
- warstwy urodzajnej gleby zdejmowane będą i składowane oddzielnie, a następnie wykorzystywane przy rekultywacji po zakończeniu robót;
- ze względu na ochronę lęgów ptaków usuwanie drzew będzie przeprowadzone w terminie poza okresem ich gniazdowania (poza terminem od 1 marca do 31 sierpnia). W przypadku konieczności wycinki w okresie lęgowym drzewa zostaną sprawdzone pod kątem gniazd ptaków przez ornitologa, który zdecyduje o ewentualnej wycinie drzew;
- drzewa nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone poprzez odeskowanie lub owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi do wysokości nie mniej niż 150 cm;
- prace w obrębie systemu korzeniowego będą wykonywane ręcznie;
- odsłonięte systemy korzeniowe będą na bieżąco zabezpieczane matami, uszkodzenia będą zabezpieczone odpowiednimi preparatami;
- po zakończeniu realizacji robót teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu umożliwiającego jego użytkowanie;

Na etapie eksploatacji:

- utrzymywanie w dobrym stanie terenów zielonych występujących wzdłuż drogi;
- poddawanie regularnym przeglądom urządzeń odwadniających;
- do zimowego utrzymania drogi, stosowanie w odpowiednich dawkach substancji chemicznych dopuszczonych do użytkowania.

W opinii tut. organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na odległość od obszarów Natura 2000 planowane przedsięwzięcie nie spowoduje utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja inwestycji w ciągu istniejącej drogi wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. Tym samym nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji przedsięwzięcie nie narusza przepisów w zakresie pozostałych form ochrony przyrody.

#### **e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,**

Uciążliwe oddziaływanie będzie miało charakter lokalny, czasowy i odwracalny. Uciążliwości będą związane z fazą realizacji i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W wyniku realizacji inwestycji nastąpi zmniejszenie jej oddziaływania, związanego z emisją hałasu oraz rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń w powietrzu, w stosunku do stanu istniejącego. Zastosowanie cichej nawierzchni na całej długości przedmiotowego odcinka w znaczący sposób poprawi stan klimatu akustycznego na terenach przyległych do analizowanej drogi. Ponadto, zaprojektowane rozwiązania pozwolą na poprawę warunków ruchu, co przełoży się na poprawę komfortu podróżowania i tym samym wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, uwzględniając uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy OOS, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz danych własnych organu ustalił co następuje:

- realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco na zmianę funkcji zagospodarowania przestrzennego ani na względy krajobrazowe;
- w trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane ograniczone zasoby środowiska;

- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy prawidłowa eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;
- w trakcie realizacji nie przewiduje się równoczesnego prowadzenia innych inwestycji, powodujących kumulowanie się oddziaływań w zakresie emisji hałasu;
- ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie budowy przedmiotowej inwestycji i związane będzie z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza z maszyn budowlanych i środków transportu wykorzystywanych w trakcie budowy; uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały, obejmujący jedynie czas prowadzenia prac;
- ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca realizacji i czasu budowy, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natura 2000. Z uwagi na lokalizację, charakter przedsięwzięcia oraz zastosowane środki zabezpieczające przedstawione w KIP planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na najbliższe obszary Natura 2000 oraz nie spowoduje fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, chronionych w granicach tych obszarów.
- stosownie do treści art. 81 ust. 3 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r., mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego przewidywane oddziaływanie na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, nie ma podstaw przypuszczać aby realizacja zamierzenia:
  - znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
  - uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2015.AJ.12. z dnia 09.07.2015 r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, będącego przedmiotem niniejszego postępowania.

Postanowienie wpisano do publicznie dostępnego wykazu danych *Ekoportal* ([www.Ekoportal.pl](http://www.Ekoportal.pl)) pod numerem 461/2015 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.10.2015.AJ.13. z dnia 09.07.2015 r., oraz obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4210.10.2015.AJ.14. z dnia 09.07.2015 r., działając na podstawie art. 10 § 1 *Kpa* zawiadomił strony o zakończeniu zbierania dowodów w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranego materiału dowodowego, ze wskazaniem terminu siedmiu dni od dnia doręczenia na zapoznanie się z dokumentacją i wniesienie ewentualnych uwag. W przewidzianym terminie nie wpłynęły dodatkowe uwagi lub wnioski.

Realizacja inwestycji na podstawie przedmiotowej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – *Prawo budowlane* (tj. Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;

- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowego gospodarowania wodami określonych przepisami ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. prawo wodne (tj. Dz. U. z 2012 r., poz. 145 ze zm.), w zakresie prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 ze zm.) oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tj. Dz. U. z 2013 poz. 21 ze zm.) - obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórному nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Zgodnie z art. 84 ustawy OOS w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

### POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy OOS. Złożenie wniosku powinno nastąpić nie później niż przed upływem 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Informacja o niniejszej decyzji podlega podaniu się do wiadomości publicznej. Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dnia od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 Kpa. Doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

*Podmiot zwolniony z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tj. Dz. U. z 2012 poz. 1282 ze zm.).*

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
Hanna Dziukowska

#### Otrzymują:

1. Grzegorz Krajewski, Tebodin Poland Sp. z o.o., ul. 28 Czerwca 1956 r. nr 406 (Pełnomocnik)
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
3. a/a

#### Do wiadomości:

1. Gmina Człuchów, ul. Szczecińskiej 33, 77-300 Człuchów (INWESTOR)
2. Gmina Miejska Chojnice, ul. Stary Rynek 1, 89-600 Chojnice (INWESTOR)
3. Gmina Chojnice, ul. 31 Stycznia 56a, 89-600 Chojnice (INWESTOR)
4. Powiat Chojnicki, ul. 31 Stycznia 56a, 89-600 Chojnice
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Człuchowie, ul. Sobieskiego 4, 77-300 Człuchów
6. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 39, 89-620 Chojnice



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

## ZAŁĄCZNIK Nr 1

do decyzji nr RDOŚ-Gd-WOO.4210.12.2015.AJ.16.

*zgodnie z art. 84, ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.)*

### CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie i przebudowie dróg na dwóch odcinkach (3 zadania):

- zadanie IA. - w zakresie przebudowy i remontu drogi gminnej nr 236040G (ul. Człuchowska) od węzła Nieżywieć do granicy z Gminą Miejska Chojnice – długość ok. 2,3 km;
- zadanie IB i IC – na odcinku ul. Gdańskiej, od skrzyżowania z ul. Tucholską do wiaduktów nad linią kolejową (zadanie IB), oraz od wiaduktów nad linią kolejową do węzła Pawłowo (zadanie IC) – długość ok. 3,7 km.

Była droga krajowa DK 22 zaliczana jest obecnie do kategorii – droga gminna, klasa – droga zbiorcza (Z).

#### Charakterystyka zadania IA:

W ramach przedsięwzięcia projektuje się m.in.:

- przebudowę i remont nawierzchni drogi gminnej nr 236040G na odcinku od węzła Nieżywieć do granicy z Gminą Miejska Chojnice (uporządkowanie szerokości do 7,00 m),
- przebudowę i remont elementów w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, w szczególności zatok autobusowych, peronów, zjazdów,
- przebudowę w zakresie skrzyżowań z drogami bocznymi,
- wykonanie ścieżki pieszo- rowerowej,
- budowę solarnego oświetlenia ledowego.

#### Charakterystyka zadania IB

W ramach przedsięwzięcia projektuje się :

- przebudowę ul. Gdańskiej od ul. Tucholskiej do wiaduktów nad linią kolejową,
- wykonanie ciągu pieszo-rowerowego dwukierunkowego po stronie południowej ulicy,
- przebudowę chodników,
- przebudowę zatok autobusowych,
- przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- przebudowę zjazdów na posesje przyległe,
- wydzielenie pasa manewrowego pomiędzy pasami ruchu,
- budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Człuchowskiej i Asnyka w Chojnicach,
- remont wiaduktów drogowych nad linią kolejową: wiadukt o nr ewid. 02060000 oraz wiadukt o nr ewid. 02060001,

- budowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę sieci wodociągowej,
- przebudowę kolizji z sieciami elektroenergetycznymi oraz oświetleniem,
- przebudowę kolizji z sieciami teletechnicznymi,
- budowę sygnalizacji świetlnej.

### **Charakterystyka zadania IC.**

W ramach przedsięwzięcia projektuje się m. in.:

- przebudowę drogi gminnej nr 236040G od wiaduktów nad linią kolejową do węzła Pawłowo z jej zawężeniem do 7,0 m,
- wydzielenie z części jezdni ciągu pieszo-rowerowego oddzielonego od jezdni strefą buforową,
- wykonanie skrzyżowania typu małe rondo na skrzyżowaniu ul. Gdańskiej z droga powiatową nr 2642G w kierunku Klawkowa oraz droga gminną w kierunku Lipienic,
- wykonanie skrzyżowania skanalizowanego ul. Gdańskiej z ul. Kolejową,
- wykonanie rowów drogowych w niezbędnych miejscach wzdłuż przebudowywanych dróg wraz z pozostałymi elementami odwodnienia jak ścieki, przepusty, kanalizacje rowu pod zjazdami itp.,
- przebudowę zatok autobusowych,
- przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- przebudowę zjazdów na posesje przyległe,
- przebudowę kolizji z sieciami elektroenergetycznymi.

Przedmiotowa droga planowana jest do realizacji na terenie dwóch powiatów: człuchowskiego (gmina Człuchów) oraz chojnickiego (gmina Chojnice, miasto i gmina Chojnice).

Uciążliwe oddziaływanie będzie związane z fazą realizacji i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Na etapie eksploatacji, zastosowanie cichej nawierzchni - nawierzchni SMA08, w znaczący sposób poprawi stan klimatu akustycznego na terenach przyległych do analizowanego odcinka drogi. Realizacja przedsięwzięcia korzystnie wpłynie na płynność ruchu, co przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, związanych z ruchem drogowym. Ponadto, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji znacząco negatywnie oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami w obszarach dorzecza Wisły.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
*Hanna Dziurawska*