WÓJT GMINY SKÓRCZ
83-220 Skórcz, ul. Dworcowa 6
woj. pomorskie

Skórcz, dnia 28.07.2015 r.

Nr OŚ.6220.01.11.2015

Decyzja

Na podstawie art. 84 i art. 85 ust.1 i ust. 2 pkt 2 w związku z art.75 ust.1pkt 4 i art.71ust. 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 (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, ze zm.) art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk reprezentowanego przez pełnomocnika Panią Renatę Mordak WYG Consulting Sp. z o. o. ul. Bitwy Warszawskiej 1920 nr 7, 02-366 Warszawa złożonego w dniu 04.02.2015 r.

orzeka się

1. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na **„Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 231 na odcinku Skórcz do węzła autostrady A1 Kopytkowo”**;

2. uczynić charakterystykę przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

W dniu 4 lutego 2015 r. wpłynął wniosek Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk reprezentowanego przez pełnomocnika Panią Renatę Mordak WYG Consulting Sp. z o. o. ul. Bitwy Warszawskiej 1920 nr 7, 02-366 Warszawa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na **„Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 231 na odcinku Skórcz do węzła autostrady A1 Kopytkowo”** na nieruchomościach oznaczonych w ewidencji gruntów:

Miasto Skórcz, obręb Skórcz, działki nr: 1123, 1117, 1113/1, 1113/6, 1113/5, 162/34, 162/26, 279, 456, 528/5, 528/3, 530/2, 531, 532, 528/4, 533, 534, 535, 536, 537, 487/1, 487/2, 497, 527, 526, 528/6, 538/2, 538/1, 542 , 539, 540, 541, 544, 543/1, 543/2, 521, 520, 556, 646, 518, 529, 648/2, 516, 652, 656, 660, 661.

Gmina Skórcz, obręb Ryzowie, działki nr: 255, 258, 259, 256, 254/1, 257, 250, 251, 241, 249/3, 249/2, 275/1, 249/1, 248, 247, 245, 276/1, 246, 199, 235, 234, 232, 233, 58/1, 278, 282, 284, 227, 228, 226, 224, 223.

obręb Miryce, działki nr: 71, 139, 138, 137, 136, 135, 134, 133, 114, 113, 112, 111/3, 143, 144/3, 108, 147, 149, 150, 146, 99, 98, 97, 96, 95, 93, 94, 152, 153, 154.

obręb Mirotki, działki nr: 67, 68, 70, 71, 75, 76, 77, 79, 80, 93, 97, 98, 101, 102, 103, 110, 111, 112, 113, 130, 140, 150, 155, 160, 249, 261, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271/1, 272, 273, 274, 275, 276, 280, 78/2, 82/2, 83/1, 94/3, 5/2, 100/3, 107/1, 107/2, 107/3, 115/2, 122/1, 132/1, 132/2, 144/1, 144/2, 263/1, 263/2, 271/2.

Gmina Smętowo Graniczne, obręb Kościelna Jania, działki nr: 30, 61, 62, 217, 218, 219, 228, 229, 230, 231, 233, 237, 238, 239, 240, 241, 244, 252, 255, 265, 266, 267, 268, 276, 280, 281, 282, 292, 293, 301, 302, 303, 304, 305, 41/7, 234/3, 234/2, 235/1, 235/2, 243/9, 251/1, 251/2, 257/1, 257/2, 257/3, 257/4, 258/1, 258/2, 259/2, 259/1, 264/2, 264/3, 264/4, 264/5, 269/1, 269/2, 283/1, 298/2.

Do wniosku dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia,
- poświadczoną przez organ Starosty Starogardzkiego mapę ewidencyjną obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać,

Planowane przedsięwzięcie zakwalifikowane zostało zgodnie z § 3. ust 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko 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".
Stosownie do treści art. 59 ust. l pkt 2 ww. ustawy realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. l.
W myśl przywołanego wyżej przepisu art. 63 ust. 1 i 2 oraz art. 64 ust. 1 ww. ustawy, w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy oraz na podstawie karty informacyjnej przedsięwzięcia i przeprowadzonej kwalifikacji, Wójt Gminy Skórcz zwrócił się z wnioskiem do właściwych organów o wydanie stosownych opinii.
Organy opiniujące - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w postanowieniu z dnia 22.06.2015 r. (data wpływu 25.06.2015r.) znak RDOŚ-Gd-WOO.4240.77.2015.MS.6 oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w piśmie z dnia 08.07.2015 r. (data wpływu 27.07.2015 r.) znak SE-VII/471/8/EK/15 opowiedziały się za brakiem konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wskazanego przedsięwzięcia.
Mając na względzie opinie w/w organów, Wójt Gminy Skórcz analizując uwarunkowania określone w art. 63 ust. l ww. ustawy oraz informacje zawarte w karcie informacyjnej ustala:
Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia –
Planowana inwestycja polega na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 231 na odcinku od miejscowości Skórcz do węzła autostrady A1 Kopytkowo. W ramach inwestycji planuje się wykonanie następujących elementów: wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni; budowa skrzyżowań z drogami podporządkowanymi, budowa chodników na terenie miejscowości oraz poza obszarem zabudowy w rejonie zatok autobusowych i przejść dla pieszych, budowa nowych zatok autobusowych, wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego, w tym azylów dla pieszych, budowa lub przebudowa obiektów budowlanych, w tym obiektów małej architektury (przepusty, murki oporowe, ogrodzenia, schody, konstrukcje wsporcze itd.), przebudowa lub budowa zjazdów, zapewnienie poprawnego odwodnienia drogi, w tym przebudowa lub budowa rowów drogowych, przebudowa lub budowa kanalizacji deszczowej, budowa zbiorników retencyjnych, budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe, przebudowa lub budowa oświetlenia drogowego, przebudowa kolidującego uzbrojenia podziemnego i naziemnego, wycinka drzew i krzewów, zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego, rozbiórka wiaduktu kolejowego w km ok 7+715. Planowane przedsięwzięcie będzie kontynuacją zrealizowanego w latach 2011-2012 l etapu obwodnicy Skórcza stanowiącej element dojazdu do Autostrady A1. Na odcinku od Skórcza do Starej Jani planowany jest nowy przebieg drogi. Nowy przebieg drogi ma stanowić II etap obwodnicy Skórcza, obwodnicę m. Mirotki oraz Stara Jania. Początek projektowanej drogi stanowi skrzyżowanie typu rondo ulicy Dworcowej (droga wojewódzką nr 222) z ulicą Pomorską w centrum Skórcza. Następnie droga przebiega w ciągu nieczynnej linii kolejowej nr 218 na odcinku Smętowo - Szlachta, omijając południową część miasta. Długość projektowanego odcinka wynosi około 10 km.
Przedsięwzięcie nie będzie realizowane z innymi przedsięwzięciami, w związku z czym nie zajdzie zjawisko kumulowania się oddziaływań.
Usytuowanie przedsięwzięcia – przedsięwzięcie realizowane będzie na nieruchomościach oznaczonych geodezyjnie:
Miasto Skórcz, obręb Skórcz, działki nr: 1123, 1117, 1113/1, 1113/6, 1113/5, 162/34, 162/26, 279, 456, 528/5, 528/3, 530/2, 531, 532, 528/4, 533, 534, 535, 536, 537, 487/1, 487/2, 497, 527, 526, 528/6, 538/2, 538/1, 542 , 539, 540, 541, 544, 543/1, 543/2, 521, 520, 556, 646, 518, 529, 648/2, 516, 652, 656, 660, 661.
Gmina Skórcz, obręb Ryzowie, działki nr: 255, 258, 259, 256, 254/1, 257, 250, 251, 241, 249/3, 249/2, 275/1, 249/1, 248, 247, 245, 276/1, 246, 199, 235, 234, 232, 233, 58/1, 278, 282, 284, 227, 228, 226, 224, 223.
obręb Miryce, działki nr: 71, 139, 138, 137, 136, 135, 134, 133, 114, 113, 112, 111/3, 143, 144/3, 108, 147, 149, 150, 146, 99, 98, 97, 96, 95, 93, 94, 152, 153, 154.

obręb Mirotki, działki nr: 67, 68, 70, 71, 75, 76, 77, 79, 80, 93, 97, 98, 101, 102, 103, 110, 111, 112, 113, 130, 140, 150, 155, 160, 249, 261, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271/1, 272, 273, 274, 275, 276, 280, 78/2, 82/2, 83/1, 94/3, 5/2, 100/3, 107/1, 107/2, 107/3, 115/2, 122/1, 132/1, 132/2, 144/1, 144/2, 263/1, 263/2, 271/2.
Gmina Smętowo Graniczne, obręb Kościelna Jania, działki nr: 30, 61, 62, 217, 218, 219, 228, 229, 230, 231, 233, 237, 238, 239, 240, 241, 244, 252, 255, 265, 266, 267, 268, 276, 280, 281, 282, 292, 293, 301, 302, 303, 304, 305, 41/7, 234/3, 234/2, 235/1, 235/2, 243/9, 251/1, 251/2, 257/1, 257/2, 257/3, 257/4, 258/1, 258/2, 259/2, 259/1, 264/2, 264/3, 264/4, 264/5, 269/1, 269/2, 283/1, 298/2.
Na przedmiotowym terenie nie obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego za wyjątkiem działek:
Miasto Skórcz, obręb Skórcz, działki nr: 497, 521, 520, 527, 526, 518, 516.
Gmina Smętowo Graniczne, obręb Kościelna Jania, działki nr: 280, 281, 282, 283/1.
W wyniku analizy ustalono, że w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują:
- obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych;
- obszary wybrzeży;
- obszary górskie lub leśne;
- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych;
- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;
- obszary przylegające do jezior;
- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej;
- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Budowa drogi spowoduje zarówno przemijające, jak i trwałe oddziaływanie na powierzchnię ziemi, w tym gleby. Oddziaływania przemijające (krótkotrwałe, chwilowe) będą związane z zajęciem terenu pod zaplecza budowy i drogi dojazdowe, które powinny być lokalizowane przede wszystkim w obrębie terenu planowanego do zajęcia pod pas drogowy.
Oddziaływania o charakterze trwałym będą związane z zajęciem terenu pod jezdnię oraz infrastrukturę towarzyszącą.
Dodatkowo, faza realizacji inwestycji może wiązać się z oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne:

1. potencjalne zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego substancjami niebezpiecznymi w wyniku wycieku substancji ze źle konserwowanych lub wadliwie stosowanych maszyn, urządzeń i samochodów; wypłukiwania substancji niebezpiecznych z terenu prowadzonych prac oraz zaplecza budowy przez wody opadowe i ich dopływ do wód powierzchniowych; przenikania szkodliwych substancji do wód podziemnych,
2. zamulanie i zmącanie wód powierzchniowych wskutek naruszenia gruntu w korytach cieków,
3. potencjalne zmiany stosunków wodnych wywołane: zaburzeniem spływu powierzchniowego na skutek zmiany ukształtowania terenu: nasypy, wykopy, koleiny, będące przeszkodą w naturalnym, grawitacyjnym przepływie wód, koniecznością odwodnienia wykopów.

Na etapie realizacji inwestycji źródłami odpadów będą m.in.: roboty ziemne, prace rozbiórkowe, opakowania po wykorzystanych materiałach, wycinka drzew i krzewów, zaplecza budowy (odpady komunalne i komunalne podobne).
Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, w związku z prowadzonymi pracami budowlanymi budowanej drogi będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na wielkość zasięgu oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ ma oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, również czas trwania prac budowlanych. Przewiduje się, że oddziaływanie akustyczne w fazie realizacji będzie o charakterze lokalnym i bezpośrednim a także chwilowym i krótkoterminowe.
Na etapie budowy projektowanej drogi wojewódzkiej, źródłem oddziaływań w zakresie wpływu na stan czystości powietrza będą: maszyny wykorzystane do budowy i pojazdy transportujące materiały

służące budowie. Planowana budowa w fazie realizacji będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Zagrożeniem dla jakości powietrza będą prace związane z przygotowaniem terenu pod budowę (wycinka drzew, zdjęcie wierzchniej warstwy gleby, ruch pojazdów ciężkich, praca sprzętu budowlanego). Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia w sąsiedztwie terenu objętego projektem, zmiany te jednak nie będą znaczące i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu.

Na etapie realizacji przewiduje się następujące działania chroniące środowisko:

- plac budowy i jego zaplecze zorganizowane zostanie z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi dla środowiska substancjami, zaopatrzone w przenośne sanitariaty i zapewnione bieżące ich opróżnianie, a po zrealizowaniu przedsięwzięcia przywrócony będzie do stanu pierwotnego,
- teren czasowo zajęty w trakcie prac budowlanych, po zakończeniu robot będzie przywrócony do stanu pierwotnego,
- usunięta w trakcie wykonywania wykopów gleba będzie składowana w ich pobliżu w formie nasypów, bądź pryzm. Po zakończeniu prac, warstwa usuniętej gleby będzie zastosowana do rekultywacji terenu.
- w miejscu prowadzonych prac ziemnych nie będą składowane odpady, w tym w szczególności pojemniki z substancjami niebezpiecznymi,
- sprzęt budowlany nie będzie naprawiany w miejscu wykonywanych prac,
- wycinka drzew i krzewów będzie ograniczona do niezbędnego minimum,
- wycinka drzew i krzewów będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków (tj. od 16 października do końca lutego), dopuszcza się ewentualnie prace wycinkowe w okresie lęgowym ptaków, jednak wyłącznie pod ścisłym nadzorem ornitologa i entomologa w celu wykluczenia zasiedlenia drzew i krzewów przez objęte ochroną gatunki ptaków i owadów,
- prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego w obrębie bryły korzennej lub krzewów będą prowadzone w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, a na czas prowadzenia robot zabezpieczone zostaną odpowiednio pnie drzew i krzewy, których usunięcia projekt budowlany nie obejmuje,
- prowadzona będzie systematyczna ochrona szaty roślinnej na terenie objętym pracami budowlanymi poprzez pielęgnację roślinności przydrożnej, drzew i krzewów oraz pielęgnację zadarnień na brzegach cieków (rzek, potoków, strumieni, rowów melioracyjnych itp.),
- prace związane z remontem obiektów mostowych będą prowadzone z zachowaniem zasady szczególnej ostrożności, w miarę możliwości bez naruszania roślinności brzegowej i osądów dennych celem nie zakłócania migracji organizmów wodnych,
- będą stosowane maszyny budowlane o dobrym stanie technicznym,
- ograniczony będzie do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym,
- silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączane w trakcie przerw od pracy,
- ograniczane zostaną prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
- stosowane będą materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku jeżeli materiały będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu będą zraszanie,
- w miarę możliwości stosowane będą gotowe mieszanki do podbudowy, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- materiały pylące będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa

wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału,
- maszyny o dużych wartościach poziomu mocy akustycznej nie będą pracowały jednocześnie w bliskim sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej,
- ograniczony zostanie czas trwania prac budowlanych do pory dziennej w rejonie zabudowy mieszkaniowej,
- park maszynowy zorganizowany będzie tak, aby był on w jak największej odległości od terenów podlegających ochronie przed hałasem,
- zostanie zapewnione właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizowana będzie ich ilość, magazynowane będą selektywnie w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewniające ich ponowne wykorzystanie bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie. W szczególności: odpady niebezpieczne gromadzone będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym i ogrodzonym miejscu, zadaszonym o utwardzonym podłożu i/lub uszczelnienie bądź na terenach już odpowiednio zabezpieczonych; gromadzone odpady będą na bieżące wywożone w celu odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane jednostki zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa; odpady inne niż niebezpieczne magazynowane będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, ustawionych w wyznaczonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu, gromadzone odpady będą na bieżące wywożone w celu odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane jednostki zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa,
- po zebraniu partii wysyłkowej odpady będą przekazywane niezwłocznie innym posiadaczom do odzysku lub unieszkodliwienia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, odbiorcami odpadów będą wyspecjalizowane jednostki posiadające stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami lub osoby fizyczne,
- transport odpadów z placu budowy do miejsc odzysku/unieszkodliwiania będzie realizowany przez podmioty posiadające zezwolenie na prowadzenie tego typu działalności,
- prace będą prowadzone z należytą dbałością tak, by wyeliminować uszkodzenia instalowanych elementów (np. rur, kabli, itp.), co wpłynie na minimalizację ilości odpadów,
- w celu zachowania łączności ekologicznej pomiędzy krajowym korytarzem ekologicznym „Kaszubski Południowy" (kod koryt. GKPn-13) a sąsiadującymi z nim od strony północnowschodniej terenami rolniczymi, które zostaną odcięte poprzez realizację planowanego przedsięwzięcia (a pomiędzy którymi stwierdzono występowanie migracji zwierząt, głownie ssaków kopytnych, co stwierdzono na podstawie obserwacji licznych tropów i odchodów saren i jeleni, śladów zgryzania pędów drzew i krzewów przez zwierzęta, a także obserwacje przebiegających osobników saren i ślady buchtowania przez dziki) będą budowane przejścia dla zwierząt po powierzchni drogi, w łącznej liczbie 2,
- szerokość każdego z przejść (tj. długość odcinka drogi pełniącego funkcję przejścia) - od 300 do 500 m, a odcinki drogi pełniące funkcję przejść dla zwierząt wyposażone będą w stosowane oznakowanie ostrzegawczo - informacyjne,
- przybliżoną lokalizację proponowanych przejść dla zwierząt: na południowy - zachód od zabudowań miejscowości Ryzowie, na południowy - zachód od zabudowań miejscowości Miryce, na południe od zabudowań miejscowości Mirotki oraz na północ od zabudowań miejscowości Stara Jani,

- celem zapewnienia możliwości swobodnej migracji płazów i drobnych ssaków w obrębie koryt cieków i rowów (w tym melioracyjnych) wszystkie mosty i przepusty (nowych i planowanych do przebudowy/wymiany/udrożnienia) będą przystosowane do pełnienia funkcji przejść dla płazów. Minimalne wymiary przejść: szerokość (światło poziome) co najmniej 1,5 m, wysokość (światło pionowe, tj. przestrzeń od powierzchni półki ziemnej do stropu) co najmniej 1,0 m.

W przypadku, gdy podczas prowadzenia robot zaistnieje konieczność odwadniania wykopów, proponuje się następujące rozwiązania ich odwodnienia:

- w przypadku wystąpienia sączeń w obrębie gruntów spoistych odwodnienie wykopów proponuje się prowadzić przez system drenażowy lub bezpośrednie odpompowywanie wody z dna wykopów,
- w przypadku zagłębienia dna wykopu w nawodnionych gruntach piaszczystych odwodnienie wykopów proponuje się prowadzić poprzez drenaż, a gdy miąższość gruntów nawodnionych przekroczy 0,5 m powyżej dna wykopu proponuje się zastosować igłofiltry.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości i rodzajów odpadów. Będą powstawać odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych technologicznie z drogą. Do odpadów powstających w wyniku eksploatacji drogi należy zaliczyć m.in.: odpady powstające podczas utrzymania w dobrym stanie technicznym infrastruktury drogowej, opakowania po środkach stosowanych do renowacji i zabezpieczenia antykorozyjnego, odpady usunięte ze zużytych urządzeń oraz materiały eksploatacyjne - urządzenia oświetleniowe, żarówki, zużyte elementy sterowania, odpady komunalne pozostawione przez użytkowników drogi i pracowników obsługi. Wszystkie odpady wywożone powinny być przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenia na gospodarowanie poszczególnymi rodzajami odpadów celem poddania ich w pierwszej kolejności procesom odzysku.

Przy założonym w Kip natężeniu ruchu na rok 2032 realizacja przedsięwzięcia planowana inwestycja nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomów hałasu w środowisku, w związku z czym nie przewiduje się żadnych rozwiązań ochrony przed hałasem.

Źródłem emisji substancji do powietrza będzie ruch pojazdów po projektowanej drodze (emisja niezorganizowana). Z przedstawionych w Kip analiz wynika, iż dla substancji ujętych w obliczeniach w zakresie analizowanych zanieczyszczeń nie zostaną przekroczone dopuszczalne wartości odniesienia oraz dopuszczalne poziomy, a tym samym inwestycja w tym zakresie nie wpłynie na pogorszenie stanu jakości powietrza atmosferycznego.

Na całej trasie projektuje się kanalizację otwartą z rowami przydrożnymi, które w większości połączone będą z istniejącymi rowami odwadniającymi nasyp kolejowy. Ze zlewni F2 i F12 projektuje się zrzut wód z rowów do naturalnych odbiorników jakimi są rzeki Szoryca i rzeka Janka. Wody przed zrzutem do rzek zostaną podczyszczone w układach podczyszczających. Dla zlewni F1A2 przewidziano przetrzymanie wód w zbiorniku retencyjnym.

Pod względem hydrologicznym omawiany obszar leży w Obszarze Dorzecza Wisły, w regionie wodnym Dolnej Wisły, w zlewni rzeki Wierzycy. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega w granicach dwóch zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP): Węgiermuca do dopł. z Wysokiej (Kod PLRW200017298786), Janka do Liski z Liska (Kod PLRW200017298869). Analizowany teren położony jest w granicach JCWPd 30. Realizacja planowanego przedsięwzięcia spowoduje czasowe pogorszenie potencjału/stanu wód, oraz spowoduje czasową zmianę reżimu wód, w okresie realizacji przedsięwzięcia. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia osiągnięcie dobrego potencjału/stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego nie jest zagrożone. Przedsięwzięcie nie stanowi zatem zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Przedmiotowa inwestycja będzie miała znikomy wpływ na klimat i ograniczy się jedynie do terenu przeznaczonego pod pas drogowy. W trakcie budowy przedmiotowego odcinka drogi oddziaływanie

w zakresie wpływu na klimat terenu związane będzie głownie ze stanem czystości powietrza. Ponadto planowane przedsięwzięcie wiąże się z przyrostem powierzchni utwardzonych silnie nagrzewających. Wśród czynników wpływających na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi wymienić należy również zmniejszenie wilgotności przy powierzchni jezdni (woda łatwiej i szybciej paruje z gładkiej, ciepłej powierzchni i nie jest zatrzymywana przez roślinność) jednakże biorąc pod uwagę otoczenie inwestycji - głownie tereny rolnicze, leśne wpływ na klimat nie będzie znaczący. Tym samym projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie w sposób znaczący (tj. odczuwalnych przez człowieka) na zmianę elementów klimatu lokalnego. Nie jest związane z istotną emisją ciepła do środowiska, nie stworzy tzw. „wyspy ciepła" i nie będzie zakłócać panujących warunków anemologicznych w tym regionie. Oddziaływanie w zakresie klimatu będzie miało charakter mikroskalowy. Przewidywane zmiany mikroklimatu będą minimalne i nie będą miały wpływu na funkcjonowanie innych elementów środowiska.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że podczas inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono występowanie co najmniej 28 gatunków ptaków, z czego 4 są gatunkami z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej: żuraw Grus grus, bocian biały Ciconia ciconia, dzięcioł czarny Dryocopus martius i dzięcioł średni Dendrocopos medius. W przypadku żurawia stwierdzono 2 stanowiska, na których osobniki tego gatunku odbywały toki. Obydwa zlokalizowane były na terenach upraw rolnych w sąsiedztwie kompleksu leśnego położonego na południowy zachód od planowanej inwestycji (jedno za linią zabudowań miasta Skórcz, drugie natomiast w pobliżu miejscowości Ryzowie).

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że hałas powstający wraz z prowadzeniem wszelkich prac budowlanych, w tym szczególnie związany z pracą i poruszaniem się maszyn oraz sprzętu budowlanego (np. koparko-ładowarek, walców, młotów pneumatycznych itd.), będzie negatywnie oddziaływał ptaki. Jednakże analizowane negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji będzie posiadało charakter przejściowy i krótkoterminowy, ograniczony jedynie do okresu faktycznego prowadzenia prac budowlanych na konkretnym odcinku planowanej drogi.

W ramach planowanej inwestycji wycinka drzew i krzewów będzie wykonana poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 15 października.

W związku z powyższym z uwagi na lokalizację inwestycji w terenie częściowo przekształconym (nieczynna linia kolejowa), w otoczeniu przede wszystkim gruntów użytkowanych rolniczo, ograniczenie prowadzenia prac budowlanych realizowanych w sezonie lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 15 października), wycinka drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków oraz organizacja zapleczy budowlanych poza obszarem Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków zwierząt, chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Mając na uwadze położenie, skalę i charakter przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła spowodować modyfikację warunków ekologicznych ostoi, tym samym:

- pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000;
- wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone;
- pogorszyć integralność ww. obszarów Natura 2000 oraz integralność sieci Natura 2000 jako całości.

Nie jest wiec konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej. Planowane przedsięwzięcie znajduje się od strony południowej w bezpośrednim sąsiedztwie Obszaru Chronionego Krajobrazu Bory Tucholskie, gdzie obowiązują przepisy Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, na którym obowiązują zakazy określone w § 5 Uchwały Nr 1161/XLVII/10 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 kwietnia 2010 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim. Na obszarach chronionego krajobrazu zakazuje się § 5 pkt. 1 ww. uchwały: zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, lęgowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, łożonej ikr, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz

wykonywania czynności związanych z racjonalna gospodarką rolną leśną rybacką i łowiecką. Niemniej jednak zakaz ten zgodnie z § 7 pkt. 3 ww. ustawy, nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego. Celem publicznym w rozumieniu art. 6 pkt. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r. póz. 518, ze zm.) jest: „wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji". Z karty informacyjnej przedsięwzięci wynika, że zbiorowiska roślinne występujące w obrębie i bezpośrednim otoczeniu planowanej inwestycji, w części nieleśnej, obejmują przede wszystkim antropogeniczne zbiorowiska upraw rolnych, charakteryzujące się występowaniem synantropijnych upraw zbożowych i okopowych. Klasa Molinio - Arrhenatheretea jest wciąż reprezentowana dość licznie na przedmiotowym terenie, jednak w toku intensyfikacji rolnictwa te półnaturalne zbiorowiska roślinne są zastępowane użytkami zielonymi o całkowicie sztucznym składzie gatunkowym runi, złożonym z przemysłowych odmian traw i roślin motylkowych, pozyskiwanych na drodze masowego koszenia z zastosowaniem dużych i wydajnych kosiarek mechanicznych i ciągników rolniczych. W otoczeniu planowanej inwestycji (w obrębie dolin rzek Szoryca w okolicy Skórcza i Janka pomiędzy miejscowościami Stara Jania i Kościelna Jania) stwierdzono ponadto potencjalną możliwość występowania płatów siedliska przyrodniczego 91EO - łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (Salicetum albae, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae, olsy źródliskowe).

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w ramach wczesnowiosennych prac inwentaryzacyjnych w obrębie planowanego przedsięwzięcia oraz w jego otoczeniu odnotowano występowanie następujących grup zwierząt objętych ochroną prawną: płazów (zidentyfikowano 2 gatunki: żabę trawną - łącznie kilkanaście osobników na 3 stanowiskach, w tym jedna para w stanie ampleksus, oraz żabę wodną - pojedynczego osobnika na 1 stanowisku, przy czym należy dopuszczać występowanie zdecydowanie liczniejszej liczby gatunków, na co wskazuje dogodność środowiska w postaci relatywnie wysokiej dostępności dogodnych potencjalnych stanowisk rozrodu dla tej grupy zwierząt, m.in. śródpolnych podmokłych obniżeń , drobnych zbiorników wodnych, licznych rowów melioracyjnych prowadzących wodę stale bądź okresowo, czy naturalnych cieków i ich często zabagnionego otoczenia) i ssaków (bardzo liczne występowanie kretów, ślady żerowania bobrów). Celem zapewnienia możliwości swobodnej migracji płazów i drobnych ssaków w obrębie koryt cieków i rowów (w tym melioracyjnych) 8 obiektów inżynieryjnych będzie przystosowanych do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Minimalne wymiary przejść: szerokość (światło poziome) min. 1,5 m, wysokość (światło pionowe, tj. przestrzeń od powierzchni półki ziemnej do stropu) min. 0,75 - 1,0 m. Stateczność skarp w rejonie przepustów zostanie zapewniona poprzez ich umocnienie elementami betonowymi lub kamiennymi.

Ze względu na zaleganie gruntów słabonośnych przewiduje się posadowienie obiektów inżynierskich (przepustów) na wzmocnionym podłożu wykonanym w postaci „matrycy" z geosyntetyku lub z zastosowaniem innych rozwiązań technicznych, zapewniających odpowiednią nośność podłoża oraz zapewniających normatywne osiadania. Zakres prowadzonych prac będzie posiadał charakter lokalny i krótkoterminowy. W trakcie wykonywania robót budowlanych w obrębie cieków wodnych zapewnione zostanie: zabezpieczenie cieku przed zamuleniem wskutek długotrwałej, zwiększonej ilości zanieczyszczeń, w szczególności przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów rozbiórkowych stosowanych do budowy lub wprowadzeniem dużych ilości zawiesin, substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu, osiągnie się poprzez to ograniczenie czasu prowadzenia robót rozbiórkowych oraz właściwą organizację pracy oraz wykonanie i utrzymanie przepustu w taki sposób, aby została zachowana funkcja potoku jako naturalnego lokalnego korytarza dla zwierząt. Dodatkowo zapewnione zostaną środki minimalizujące negatywny wpływ na cieki wodne takie jak: realizacja przebudowy obiektu w sposób nie powodujący zakłóceń w kierunku spływów wód, realizacja przebudowy w sposób nie mający wpływu na istniejące warunki hydrauliczne cieku, prowadzenie prac w taki sposób

by nie tworzyć pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków, a powstające odpady będą bezpiecznie usuwane i magazynowane poza obszarem koryta potoku.
W obrębie koryt rzek nie stwierdzono występowania objętych ochroną prawną gatunków ryb, płazów i gadów także gniazdowania ptaków. Odnotowano jedynie przeloty kilkunastu gatunków ptaków w rejonach sąsiadujących, jednakże ze względu na wysoką mobilność tej grupy zwierząt, prace prowadzone w obrębie cieków i ich dolin nie będą odznaczały się negatywnym oddziaływaniem na objęte ochroną prawną gatunki ptaków. Poza tym prace związane z wycinką drzew i krzewów będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków, co dodatkowo pozwoli zminimalizować negatywny wpływ na ptaki.
Pomimo braku stwierdzenia występowania gatunków płazów założono, iż koryta rzek Szorycy i Janki z wysokim prawdopodobieństwem stanowić mogą korytarze migracyjne tej grupy zwierząt, a zatem obiekty mostowe/przepusty projektowane do budowy/przebudowy będą przystosowane do pełnienia funkcji przejść zespolonych dla płazów. Ponadto w celu ograniczenia oddziaływań wynikających z budowy nowego odcinka drogi część prac będzie wykonywana poza okresem godowym ptaków tj. od połowy marca do połowy października. Z uwagi na fakt, iż gody płazów są poprzedzone migracjami do miejsc rozrodu, a wędrówki te mogą mieć charakter masowy oraz rozproszony, podczas sporządzania harmonogramu robót budowlanych Wykonawca uwzględni czynnik zmienności czasowej dla poszczególnych gatunków rozmnażających się w różnych terminach.
Ponadto w celu zabezpieczenia małych zwierząt, w tym płazów przed utknięciem w rowach krytych zrezygnowano z ostrych załamań niwelety na styku rowów krytych i rowów otwartych oraz wyposażenie studzienek w rampy ewakuacyjne. W tej sytuacji małe zwierzęta bytujące w rowach otwartych, w przypadku wejścia do rowu krytego, będą miały zapewnione swobodne wyjście, bez barier w postaci studni, zastawek, czy też ostrych załamań niwelety dna rowu.
W przypadku koryta rzeki Szorycy (na południowy wschód od zabudowań miasta Skórcz) należy podkreślić, iż w jego obrębie - zarówno w bezpośrednim zasięgu planowanej inwestycji, jak i w jej otoczeniu - stwierdzono liczne ślady żerowania bobrów, w tym świeże miejsca wycinania przez nie drzew (głownie olszy czarnej). W obrębie koryta rzeki Szorycy zidentyfikowano również istnienie tam bobrowych i ich pozostałości oraz stare, nieużytkowane już przez bobry żeremie. Rejon ten podczas realizacji inwestycji ulegnie częściowemu zniszczeniu, jednakże podkreślenia wymaga fakt, że nie stwierdzono w analizowanej lokalizacji żadnego osobnika bobra.

W związku z powyższym Wójt Gminy Skórcz korzystając z uprawnień nadanych przepisem art. 63 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji i o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko postanowieniem z dnia 27 lipca 2015 r. znak OŚ.6220.01.09.2015 postanowił odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.
W związku z tym, że liczba stron przekroczyła 20, do stron innych niż wnioskodawca, w myśl art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2013r. poz. 1235 ze zm.) zastosowano art. 49 Kpa, zgodnie z którym strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej przez obwieszczenie w zwyczajowo przyjęty sposób publicznego ogłoszenia.
W dniu 24.07.2015 r. obwieszczenie nr OŚ.6220.01.10.2015 wywieszono na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Skórcz ul. Dworcowa 6, Miasta Skórcz ul. Główna 40, Urzędu Gminy Smętowo Graniczne ul. Dworcowa 10 i na terenie sołectw objętych przedsięwzięciem oraz zamieszczono w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Skórcz www.gminaskorcz.biuletyn.net , Miasta Skórcz www.bip.skorcz.pl, Gminy Smętowo Graniczne www.bip.smetowograniczne.pl . w celu zawiadomienia stron o wydanym postanowieniu oraz o możliwości zapoznania się z jego treścią.
Wójt Gminy Skórcz, zgodnie z art. 33 ust. 1 cyt. wyżej ustawy w dniu 12.02.2015 r. znak

OŚ.6220.01.02.2015, podał do publicznej wiadomości informację o wszczęciu postępowania administracyjnego z wniosku Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk reprezentowanego przez pełnomocnika Panią Renatę Mordak WYG Consulting Sp. z o. o. ul. Bitwy Warszawskiej 1920 nr 7, 02-366 Warszawa oraz poinformował o możliwości zapoznania się z dokumentacją w przedmiotowej sprawie i wskazał 14 dniowy termin do składania pisemnych wniosków, uwag bądź zastrzeżeń.

We wskazanym terminie żadnych uwag i wniosków nie wniesiono.

Uwzględniając powyższe Wójt Gminy Skórcz stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 231 na odcinku Skórcz do węzła autostrady A1 Kopytkowo"** planowanego do realizacji i ustanowił charakterystykę przedsięwzięcia integralną częścią niniejszej decyzji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3, ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U z 2013 r., poz. 1235, ze zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji wymienionych w art. 72 ust 1. ww. ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku za pośrednictwem Wójta Gminy Skórcz w terminie 14 od daty doręczenia niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 7 pkt. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2014, poz. 1628 ze zm.) jednostki budżetowe zwalnia się z opłaty skarbowej.

Załącznik:
1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

WÓJT GMINY SKÓRCZ

WÓJT
Sławomir Czechowski

Otrzymują:
1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk.
2. WYG Consulting Spółka z o. o., ul. Bitwy Warszawskiej 1920 nr 7, 02-366 Warszawa,
3. Gmina Skórcz, ul. Dworcowa 6, 83-220 Skórcz,
4. Miasto Skórcz, ul. Główna 40, 83-220 Skórcz,
5. Gmina Smętowo Graniczne, ul. Dworcowa 10, 83-230 Smętowo Graniczne,
6. Strony postępowania poprzez obwieszczenie zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy 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.)
7. a/a

Do wiadomości:
1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
   ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
   ul. Kanałowa 5, 83-200 Starogard Gd.

WÓJT GMINY SKÓRCZ
83-220 Skórcz, ul. Dworcowa 6
woj. pomorskie

Załącznik nr 1.
do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
nr OŚ.6220.01.11.2015 z dnia 28.07.2015 r.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust 3 ustawy OOŚ

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w województwie pomorskim, w powiecie starogardzkim,
Projekt finansowany jest w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013.

1. **Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:**

Planowana inwestycja obejmuje nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 231, na odcinku Skórcza do węzła autostrady A1 Kopytkowo, wzdłuż nieczynnej linii kolejowej od zakończenia I etapu obwodnicy Skórcza, to jest od skrzyżowania (ronda) ulicy Pomorskiej z Dworcową (droga wojewódzka nr 222) w Skórczu do istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 231, za miejscowością Stara Janina i następnie wzdłuż istniejącego śladu drogi wojewódzkiej nr 231 Stara Janina do węzła autostrady A1 „Kopytkowo".

Do zakresu wykonywanych prac będzie należeć m. in.:
- wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni,
- budowa skrzyżowań z drogami podporządkowanymi,
- budowa chodników na terenie miejscowości oraz poza obszarem zabudowy w rejonie zatok autobusowych i przejść dla pieszych,
- budowa nowych zatok autobusowych,
- wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego, w tym azylów dla pieszych,
- budowa lub przebudowa obiektów budowlanych, w tym obiektów małej architektury (przepusty, murki oporowe, ogrodzenia, schody, konstrukcje wsporcze itd.),
- wykonanie placów do zawracania,
- przebudowa lub budowa zjazdów,
- zapewnienie poprawnego odwodnienia drogi, w tym przebudowę lub budowę rowów drogowych,
- przebudowa lub budowa kanalizacji deszczowej,
- budowa zbiorników retencyjnych,
- budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe,
- przebudowa lub budowa oświetlenia drogowego,
- przebudowa kolidującego uzbrojenia podziemnego i naziemnego,
- wycinka drzew i krzewów,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego,
- rozbiórka wiaduktu kolejowego w km ok 7+715.

Obszar objęty inwestycją położony jest na terenie województwa pomorskiego, w powiecie starogardzkim, w granicach administracyjnych miasta Skórcz, gminy Skórcz i Smętowo Graniczne.

2. **Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób wykorzystania i pokrycie szata roślinną**

Długość planowanej drogi będzie wynosić około 9 727 m. Powierzchnia konieczna do zajęcia w wyniku realizacji przedsięwzięcia wynosi około 52 ha.

Planowana inwestycja przetnie przede wszystkim tereny rolnicze, głównie pola uprawne objęte intensywną gospodarką rolną. Nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 231 ingerować będzie również w tereny leśne, jednak głównie w strefach ich kontaktu z sąsiednimi terenami upraw rolnych. Przeprowadzona inwentaryzacja dendroflory wykazała, iż w bezpośredniej kolizji z planowanym

przedsięwzięciem znajdują się przede wszystkim zadrzewienia i zakrzewienia o charakterze wtórnym, tj. formujące się w wyniku zarastania terenów nieczynnej linii kolejowej ze Skórcza przez Starą Janię do Smętowa Granicznego. Świadczy o tym ich skład gatunkowy, w którym wyraźnym udziałem zaznaczają się pospolite klony zwyczajne, klony jawory, jesiony wyniosłe, a także gatunki owocowe, takie jak jabłoń domowa, śliwa domowa, czy grusza pospolita. Cenniejszym i przez to wartym zachowania na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji elementem dendroflory omawianego terenu jest natomiast aleja położona na wschód od miejscowości Stara Jania (pomiędzy wsią a Autostradą A1). Aleja ta, pomimo posiadania niewątpliwych walorów krajobrazowych, nie jest objęta ochroną prawną w postaci pomnika przyrody.

3. **Dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest analiza przedsięwzięcia pn.: „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 231 na odcinku od Skórcza do węzła autostrady A1 Kopytkowo".

Projekt jest kontynuacją zrealizowanego I etapu obwodnicy Skórcza, stanowiącej element dojazdu do autostrady A1.

4. **Istniejące zagospodarowanie terenu**

Planowana inwestycja przetnie przede wszystkim tereny rolnicze, głównie pola uprawne objęte intensywną gospodarką rolną. Nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 231 ingerować będzie również w tereny leśne, jednak głównie w strefach ich kontaktu z sąsiednimi terenami upraw rolnych. Inwestycja przebiegać będzie również przez tereny obecnie niezagospodarowane.

5. **Rodzaj technologii**

Projektowane parametry techniczne DW 231

Podstawowe dane techniczne:
- klasa techniczna drogi – G;
- dopuszczalne obciążenia nawierzchni – 115 kN/oś;
- kategoria ruchu – KR4;
- szerokość jezdni – 2x3,5 m;
- szerokość opaski drogowej – 0,50 m;
- szerokość poboczy – 0,75 m.

Projektowana droga na odcinku 0+000 – 8+335 km przebiega w śladzie nieczynnej linii kolejowej, a na pozostałym odcinku po istniejącym śladzie DW231.

W ramach opracowania przewiduje się odwzorowanie geometrii drogi z korektą łuków pionowych oraz poziomych do parametrów drogi klasy „G":
- projektowana jedna jezdnia, dwupasmowa z dodatkowymi pasami ruchu na skrzyżowaniach,
- jezdnia na całym przebiegu jest projektowana o nawierzchni bitumicznej.

Rozwiązania wysokościowe dla przebudowy nawierzchni DW 231:
- projektowaną niweletę zoptymalizowano pod względem robót ziemnych,
- na początku i na końcu opracowania konieczne jest dostosowanie wysokościowe do istniejącej nawierzchni.

Odwodnienie

Na całej trasie projektuje się kanalizację otwartą z rowami przydrożnymi, które w większości połączone będą z istniejącymi rowami odwadniającymi nasyp kolejowy. Ze zlewni F2 i F12 projektuje się zrzut wód z rowów do naturalnych odbiorników jakimi są rzeki Szoryca i rzeka Janka. Wody przed zrzutem do rzek zostaną podczyszczone w układach podczyszczających. Dla zlewni F1A2 przewidziano przetrzymanie wód w zbiorniku retencyjnym.

Sieci

Sieć kanalizacyjna wykonana zostanie jako szczelna z rur PVC-U SN8 i SN12 ze ścianą litą spełniające wymogi PN-EN 1401:1999 lub z materiału o podobnych właściwościach, łączone na kielich i uszczelki systemowe. Przykanaliki, które przechodzą przez jezdnie oraz kanały między studniami, których przykrycie jest mniejsze od 1m zostanie wykonane z rur PVC-U SN12 lub innego materiału o podobnych właściwościach. Montaż rur PVC-U wykonany zostanie zgodnie z normą PN EN-1046 „Systemy przewodów z tworzyw sztucznych. Systemy do przesyłania wody i ścieków na zewnątrz konstrukcji budowli. Praktyczne zalecenia układania przewodów pod ziemią i nad ziemią".

Rurociągi układane będą na 15cm podsypce piaskowej w sposób eliminujący odkształcenia kielicha. Układ wysokościowy projektowanej sieci wymuszony został przez konieczność ominięcia istniejącego uzbrojenia podziemnego.

Studnie rewizyjne

Załamania trasy oraz połączenia dopływowe wykonywane będą w studzienkach rewizyjnych, z kręgów betonowych o średnicy ø1200 mm z betonu B45 zgodnie z PN-EN 1917:2004. Studzienki będą przykryte włazem klasy D400 kN wg PN EN 124:2000 wentylowanymi z ryglami i zabezpieczeniem przed obrotem. Wszystkie studzienki rewizyjne będą posiadać osadnik o wys. 50 cm w swej dolnej części oraz stopnie włazowe ułożone mijankowo o rozstawie 30 cm.

Wyloty i wloty

Wylot do rzek wykonamy zostanie jako wylot betonowy, z betonu zbrojonego wibroprasowanego wg. KPED 02.16. Pozostałe wyloty wykonane zostaną przez ścięcie rury zgodnie ze spadkiem skarpy i obrukowanie (wg branży drogowej). W większości wyloty będą do rowu przydrożnego – jedynie trzy wyloty będą do projektowanych zbiorników. Skarpy rowów, na których będą zlokalizowane wyloty zostaną umocnione płytami „meba". Skarpy nasypów przy zbiornikach zostaną umocnione brukiem naturalnym spoinowanym zaprawą cementową 15cm na podbudowie z betonu B15. Umocnienie zostanie zakończone drewnianą palisadą o wysokości 70cm.

Przed i za wylotem dno rzek zostanie umocnione materiałem kamiennym 0,3m o szerokości 1,5 na długości 10m wg branży drogowej.

Separatory, osadniki

Przewiduje się oczyszczenie wód deszczowych w pięciu separatorach lamelowych ropopochodnych.

Studnie umieszczone przed separatorami będą wyposażone w pogłębiony osadnik, aby spełniać funkcje osadnika zanieczyszczeń łatwo opadających.

Kontrola eksploatacji urządzeń oczyszczających będzie przeprowadzana co najmniej jeden raz na sześć miesięcy a czynności zawiązane z konserwacją urządzeń zostaną odnotowane. Oleje oraz inne niebezpieczne odpady z oczyszczania wód będą przekazywane firmie zajmującej się utylizacją tego typu odpadów.

Teren oraz skarpy przy separatorach zostaną umocnione brukiem naturalnym spoinowanym zaprawą cementową na podbudowie z betonu C12/15.

Zbiorniki

Zbiornik Z1 (07+750 km) zaprojektowany został jako zbiornik retencyjny na wody zebrane ze zlewni F12A przed zrzutem ich do rzeki Janka. Dno zbiornika zaprojektowano o wymiarach 20x5 m i zakładanej głębokości wody równej 2,5 m. Skarpy nasypu zaprojektowano o pochyleniu 1:1. Przy założonej głębokości lustro wody będzie miało wymiary 22,7x7,7m (175 m^2), a całkowita objętość wody będzie wynosiła około 368 m^3.

Zestawienie materiałów

- piaskowniki wg KPED 01.14 32 szt.,
- orurowanie (przepusty 2160 mb,
- separator 5 szt.,
- studnie 12 szt.,
- wyloty wg KPED 02.16 4 szt.,
- wyloty do/z zbiorników 2 szt.

Rozwiązanie kolizji z istniejącymi urządzeniami obcymi

W obrębie przebudowywanej drogi występują następujące sieci: teletechniczna, energetyczna, oświetleniowa, wodociągowa, kanalizacja ogólnospławna, kanalizacja deszczowa i sanitarna.

Rozbiórki

W ramach inwestycji planowana jest rozbiórka istniejącej konstrukcji drogi do podłoża gruntowego, wiaduktu kolejowego, starych przyczółków żelbetowych.

Zieleń

Planowana inwestycja przewiduje wycinkę drzew i krzewów.

Przejścia dla pieszych

Wszystkie przejścia dla pieszych projektuje się z azylami. Poza miejscowościami zaprojektowano sugerowane miejsca przejścia dla pieszych.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Rozwiązania oraz działania chroniące środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- plac budowy i jego zaplecze zorganizowane zostanie z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi dla środowiska substancjami (np. smary, składniki materiałów budowlanych itp.), zaopatrzone w przenośne sanitariaty i zapewnione bieżące ich opróżnianie, a po zrealizowaniu przedsięwzięcia przywrócony będzie do stanu pierwotnego;
- teren czasowo zajęty w trakcie prac budowlanych, po zakończeniu robót będzie przywrócony do stanu pierwotnego;
- usunięta w trakcie wykonywania wykopów gleba będzie składowana w ich pobliżu w formie nasypów bądź pryzm. Po zakończeniu prac, warstwa usuniętej gleby będzie zastosowana do rekultywacji terenu;
- w miejscu prowadzonych prac ziemnych nie będą składowane odpady, w tym w szczególności pojemniki z substancjami niebezpiecznymi;
- sprzęt budowlany nie będzie naprawiany w miejscu wykonywanych prac;
- będą bezwzględnie egzekwowane przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy;
- wycinka drzew i krzewów będzie ograniczona do niezbędnego minimum,
- wycinka drzew i krzewów będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków (tj. od 16 października do końca lutego), dopuszcza się ewentualnie prace wycinkowe w okresie lęgowym ptaków, jednak wyłącznie pod ścisłym nadzorem ornitologa i entomologa w celu wykluczenia zasiedlenia drzew i krzewów przez objęte ochroną gatunki ptaków i owadów,
- prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego w obrębie bryły korzennej lub krzewów będą prowadzone w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, a na czas prowadzenia robót zabezpieczone zostaną odpowiednio pnie drzew i krzewy, których usunięcia projekt budowlany nie obejmuje,
- prowadzona będzie systematyczna ochrona szaty roślinnej na terenie objętym pracami budowlanymi poprzez pielęgnację roślinności przydrożnej, drzew i krzewów oraz pielęgnację zadarnień na brzegach cieków (rzek, potoków, strumieni, rowów melioracyjnych itp.),
- prace związane z remontem obiektów mostowych będą prowadzone z zachowaniem zasady szczególnej ostrożności, w miarę możliwości bez naruszania roślinności brzegowej i osadów dennych celem nie zakłócania migracji organizmów wodnych,
- będą stosowane maszyny budowlane o dobrym stanie technicznym;
- ograniczony będzie do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym;
- silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych będą wyłączane w trakcie przerw od pracy,
- ograniczane zostaną prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
- stosowane będą materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku jeżeli materiały będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu będą zraszanie;
- w miarę możliwości stosowane będą gotowe mieszanki do podbudowy, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- materiały pylące będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału;
- maszyny o dużych wartościach poziomu mocy akustycznej nie będą pracowały jednocześnie w bliskim sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej;
- ograniczony zostanie czas trwania prac budowlanych do pory dziennej w rejonie zabudowy mieszkaniowej;
- park maszynowy zorganizowany będzie tak, aby był on w jak największej odległości od terenów podlegających ochronie przed hałasem;

- zostanie zapewnione właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizowana będzie ich ilość, magazynowane będą selektywnie w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewniające ich ponowne wykorzystanie bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie. W szczególności:
  - odpady niebezpieczne gromadzone będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym i ogrodzonym miejscu (tj. zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych), zadaszonym o utwardzonym podłożu (np. z pomocą płyt betonowych) i/lub uszczelnienie (np. za pomocą geomembrany) bądź na terenach już odpowiednio zabezpieczonych; gromadzone odpady będą na bieżące wywożone w celu odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane jednostki zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa;
  - odpady inne niż niebezpieczne magazynowane będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, ustawionych w wyznaczonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu, gromadzone odpady będą na bieżące wywożone w celu odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane jednostki zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa;
- po zebraniu partii wysyłkowej odpady będą przekazywane niezwłocznie innym posiadaczom do odzysku lub unieszkodliwienia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, odbiorcami odpadów będą wyspecjalizowane jednostki posiadające stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami lub osoby fizyczne,
- transport odpadów z placu budowy do miejsc odzysku/unieszkodliwiania będzie realizowany przez podmioty posiadające zezwolenie na prowadzenie tego typu działalności,
- odbiór odpadów o charakterze komunalnym będzie zapewniony zgodnie z warunkami ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach,
- prace będą prowadzone z należytą dbałością tak, by wyeliminować uszkodzenia instalowanych elementów (np. rur, kabli, itp.), co wpłynie na minimalizację ilości odpadów,
- przejścia dla zwierząt:
  - w celu zachowania drożności krajowego korytarza ekologicznego „Lasy Iławskie – Dolina Dolnej Wisły" (kod koryt. GKPn-10A, fragmentacja jednej z odnóg korytarza na odc. ok. 2,7 km, pomiędzy miejscowościami Mirotki i Stara Jania) wytyczone zostaną 2 przejścia dla zwierząt po powierzchni drogi,
  - w celu zachowania łączności ekologicznej pomiędzy krajowym korytarzem ekologicznym „Kaszubski Południowy" (kod koryt. GKPn-13) a sąsiadującymi z nim od strony północno-wschodniej terenami rolniczymi, które zostaną odcięte poprzez realizację planowanego przedsięwzięcia (a pomiędzy którymi stwierdzono występowanie migracji zwierząt, głównie ssaków kopytnych, co stwierdzono na podstawie obserwacji licznych tropów i odchodów saren i jeleni, śladów zgryzania pędów drzew i krzewów przez zwierzęta, a także obserwacje przebiegających osobników saren i ślady buchtowania przez dziki) będą budowane przejścia dla zwierząt po powierzchni drogi, w łącznej liczbie 2,
  - szerokość każdego z przejść (tj. długość odcinka drogi pełniącego funkcję przejścia) – od 300 do 500 m, a odcinki drogi pełniące funkcję przejść dla zwierząt wyposażone będą w stosowane oznakowanie ostrzegawczo-informacyjne,
- przybliżoną lokalizację proponowanych przejść dla zwierząt: na południowy-zachód od zabudowań miejscowości Ryzowie, na południowy-zachód od zabudowań miejscowości Miryce, na południe od zabudowań miejscowości Mirotki oraz na północ od zabudowań miejscowości Stara Jania, przedstawia także rysunek 6.1.1,
- celem zapewnienia możliwości swobodnej migracji płazów i drobnych ssaków w obrębie koryt cieków i rowów (w tym melioracyjnych) wszystkie mosty i przepusty (nowych i planowanych do przebudowy/wymiany/udrożnienia) będą przystosowane do pełnienia funkcji przejść dla płazów. Minimalne wymiary przejść: szerokość (światło poziome) co najmniej 1,5 m, wysokość (światło pionowe, tj. przestrzeń od powierzchni półki ziemnej do stropu) co najmniej 1,0 m.

7. Transgraniczne oddziaływanie

Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie ujawni się w postaci negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczpospolitej Polskiej. Przewidywany bardzo lokalny zasięg oddziaływania (ograniczający się do terenów sąsiadujących z analizowaną inwestycją) nie będzie miał wpływu na środowisko poza granicami kraju.

8. **Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania**

W otoczeniu planowanej inwestycji, w odległości do 5 km, znajduje się jeden obszar Natura 2000 i jeden obszar chronionego krajobrazu.

Inwestycja nie przecina tych obszarów, lecz biegnie jednostronnie ich brzegiem. W analizowanej odległości (5 km) brak jest innych obszarów chronionych prawem. W buforze do 250 m od planowanej drogi analizowano także lokalizację pomników przyrody i stwierdzono, iż takich obiektów w tym buforze brak. Warto jednak wspomnieć o alei w Starej Jani, która posiada wysoką wartość krajobrazową.

WÓJT
Sławomir Czechowski