



**PAŃSTWOWY POWIATOWY
INSPEKTOR SANITARNY
w STAROGARDZIE
GDAŃSKIM**

ZNS.9022.4.2021.EB.53

Starogard Gdański, 28.06.2021 r.

Urząd Gminy Starogard Gdański

ul. Sikorskiego 9, 83-200 Starogard Gdański

2021-06-30

9812/2021



138097

**Urząd Gminy
83-200 Starogard Gdański
ul. Sikorskiego 9**

OPINIA

Na podstawie art. 3 i art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 195), art. 78 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.) oraz art. 106 § 1 Kpa, **Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Starogardzie Gdańskim**, po rozpatrzeniu wniosku Wójta Gminy Starogard Gdański, z dnia 15.06.2021 r. (data wpływu 17.06.2021 r.), nr PPN.6220.12.2021 w sprawie wydania opinii na temat obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański

stwierdza,

że dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański, **nie wymaga się** przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

UZASADNIENIE

W dniu 17.06.2021 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim wpłynął wniosek Wójta Gminy Starogard Gdański, w sprawie wydania opinii na temat obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański. Projektowany odcinek drogi stanowi część drogi krajowej nr 22 prowadzącej od przejścia granicznego z Niemcami w Kostrzynie do przejścia granicznego z Rosją w Grzechotkach. Na odcinku podlegającym rozbudowie, droga przebiega przez obszar powiatu starogardzkiego, na terenie gmin wiejskich: Zblewo i Starogard Gdański, przez następujące miejscowości (lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie): Zblewo, Miradowo, Sucumin, Rokocin.

Planowana inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839).

Inwestycja będzie realizowana etapowo – na dalszych etapach projektowania dokumentacja będzie podzielona na dwa odcinki z oddzielnymi projektami budowlanymi i wykonawczymi. Powyższe związane jest z planowaną budową włączenia obwodnicy Starogardu Gdańskiego.

Na projektowanym odcinku drogi krajowej nie występują obiekty mostowe są natomiast dwa duże przepusty (o średnicy ponad 1 m) prowadzące cieki wodne oraz trzy mniejsze prowadzące pod drogą krajową wody opadowe z niewielkich zaniżeń terenowych lub w ogóle nie pracujące.

Pobocza wzdłuż drogi mają szerokość zmienną i niemal zawsze ich stan umożliwia częściowo wykorzystanie zgodne z przeznaczeniem (piesi mogą poruszać się po ich powierzchni, ale rowerzyści raczej z nich korzystać nie będą, bowiem pobocza porasta trawa). Bariery ochronne zabezpieczają najbardziej niebezpieczne miejsca lecz często nie spełniają już wymaganych obecnie standardów. Droga jest oświetlona w obszarach miejscowości Zblewo, Miradowo, Sucumin i Rokocin. Na drodze przekraczane są znacznie dopuszczalne prędkości jazdy. Większość skrzyżowań na omawianym odcinku to skrzyżowania bez wydzielonych dodatkowych pasów ruchu dla pojazdów skręcających.

Istniejąca nawierzchnia omawianej drogi krajowej ma następującą nawierzchnię:

- na odcinku od km 306+793 do km 308+110 występuje nawierzchnia betonowa przykryta cienką warstwą mieszanek mineralno-asfaltowych na gorąco; nad dylatacjami i spękaniem nawierzchni jest nacięta, a nacięcia zostały wypełnione masą zalewową; stan nawierzchni jest dobry;
- na odcinku od km 308+110 do km 310+600 występuje nawierzchnia betonowa; nawierzchnia od chwili wybudowania nie była wzmacniana ani poważniej naprawiana; prowadzone są na tym odcinku jedynie naprawy bieżące; nawierzchnia jest mocno zniszczona, a jej stan jest zły;
- na odcinku od km 310+600 do km 316+931 występuje nawierzchnia bitumiczna; nawierzchnia jest dość mocno zniszczona, występują koleiny, spękania poprzeczne oraz łaty i ubytki w nawierzchni.

Na projektowanym odcinku nie występują skrzyżowania sterowane sygnalizacją świetlną. Poza skrzyżowaniami z drogami publicznymi na projektowanym odcinku drogi występują również liczne zjazdy na drogi niepubliczne, a także zjazdy indywidualne i publiczne służące do obsługi przyległego terenu. Wszystkie skrzyżowania i zjazdy zostaną przebudowane w zakresie wynikającym z kształtu inwestycji.

Odwodnienie nawierzchni drogi na całym projektowanym odcinku odbywa się głównie poprzez układ rowów przydrożnych, prowadzących wody do naturalnych odbiorników, lub z uwagi na korzystne warunki gruntowe, bezpośrednio do gruntu. Jedynie na krótkim odcinku na obszarze m. Sucumin występują elementy kanalizacji deszczowej. Na pozostałych odcinkach istnieje kilka pojedynczych wpustów zlokalizowanych w poboczach lub w rowie, odprowadzających wody do rowów za pośrednictwem przykanalików.

Zakres analizowanego przedsięwzięcia obejmuje rozbudowę odcinka drogi krajowej nr 22 na odcinku od km 306+793 do km 316+935,73 oraz budowę ciągu pieszo – rowerowego na całym odcinku rozbudowywanej drogi. Z zakresu wyłączona jest droga na odcinku od km ok. 313+138 do km ok. 313+455 – na tym odcinku projektowany będzie jedynie ciąg pieszo-rowerowy. Zakres inwestycji obejmuje także budowę, przebudowę, remonty innych dróg i obiektów budowlanych, niezbędnych do zapewnienia poprawnego funkcjonowania projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22. Przebieg projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22 w stosunku do stanu istniejącego nie ulegnie zmianie. Projekt przewiduje przede wszystkim:

- doprowadzenie projektowanego odcinka drogi do parametrów drogi klasy GP,
- gruntowną przebudowę konstrukcji nawierzchni drogi w celu podniesienia nośności konstrukcji nawierzchni jezdni do 115 kN/oś na całym projektowanym odcinku,
- korektę geometrii łuków poziomych i pionowych trasy,
- wydzielenie ruchu pieszego i rowerowego z jezdni poprzez budowę ciągu pieszo-rowerowego na całej długości,
- budowę chodników, budowę przystanków autobusowych oraz kanału technologicznego.

Przebudowane zostaną wszystkie skrzyżowania i zjazdy na projektowanym odcinku drogi oraz odwodnienie i oświetlenie drogi. Tam gdzie będzie to uzasadnione i racjonalne, wybudowane zostaną dodatkowe jezdnie obsługujące i zbierające ruch z przylegającego do drogi krajowej terenu.

W ramach koncepcji analizie poddano możliwość i zasadność budowy dodatkowych jezdni oraz zastosowanie środków uspokojenia ruchu drogowego na obszarach zabudowanych. Przyjęta została zasada wyraźnego zróżnicowania przekroju drogi na obszarach zabudowanych oraz poza tymi obszarami, w sposób który umożliwi kierowcy jednoznaczny identyfikację odcinków drogi, na których musi radykalnie ograniczyć prędkość. Droga przebiega przez dwie miejscowości oznaczone jako obszar zabudowany: Zblewo i Rokocin. W stanie projektowanym utrzymano oznaczenie obszaru zabudowanego jedynie na odcinku tych dwóch miejscowości. Na obu obszarach zabudowanych zaprojektowano drogę o przekroju jednojezdniowym, w krawężnikach, o szerokości pasów ruchu 3,5 m. Na całym odcinku, poza tymi miejscowościami, droga przebiega poza obszarami o zwartej zabudowie, toteż droga będzie posiadała jednolity przekrój drogowy z pasami ruchu o szerokości 3,5 m i obustronnymi opaskami szerokości 1,0 m. Odwodnienie zaprojektowano w postaci rowów drogowych u podstawy korpusu drogowego, na odcinkach poza obszarami zabudowanymi oraz za pośrednictwem kanalizacji deszczowej, na obszarach zabudowanych. W miejscach lokalizacji przystanków autobusowych zostaną wykonane zatoki autobusowe i perony autobusowe z miejscami pod wiaty autobusowe. Odwodnienie tych odcinków będzie się odbywać za pomocą wpustów deszczowych odprowadzających wody opadowe do kanalizacji deszczowej i dalej do rowów drogowych.

Przebudowane zostały wszystkie zjazdy na projektowanym odcinku, a w miejscach gdzie było to konieczne i możliwe, zaprojektowane zostały krótkie odcinki dodatkowych jezdni. Oprócz rozbudowy drogi krajowej nr 22 w zakres inwestycji wchodzi budowa, rozbudowa lub przebudowa kilku odcinków innych dróg publicznych w zakresie niezbędnym do poprawnego wykonania skrzyżowań z tymi drogami. Są to drogi powiatowe i gminne.

Zgodnie z wytycznymi Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego, przy drodze krajowej nr 22 w Sucuminie, zaprojektowano Miejsce Kontroli Pojazdów. Miejsce Kontroli Pojazdów ma służyć wszystkim służbom uprawnionym do kontroli pojazdów poruszających się po drogach publicznych. Wymiary strefy kontroli to 91 x 7 m. W połowie tej strefy zlokalizowana jest nisza na wagę przewoźną, a na jej wysokości zatoka dla pojazdu inspekcyjnego. Miejsce Kontroli Pojazdów oddzielone jest od jezdni pasem zieleni, a także jest oświetlone. Na projektowanym odcinku drogi na całej długości drogi, zaprojektowano również budowę kanału technologicznego. Kanały technologiczne wykorzystywane będą do wykonania sieci teletechnicznej służącej do komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów w pasie drogowym.

Projektowana inwestycja na omawianym odcinku, powoduje konieczność wyburzenia jednego budynku mieszkalnego i jednego budynku gospodarczego. Budynek mieszkalny znajduje się w Miradowie po prawej stronie drogi krajowej (w km ok. 309+700). Jest to budynek niezamieszkały, wpisany do wojewódzkiej ewidencji zabytków. Budynek gospodarczy przeznaczony do wyburzenia to budynek (a w zasadzie jego pozostałości) stojący obok ww. budynku mieszkalnego.

Realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z koniecznością zajęcia dodatkowego terenu. Rozpoczęcie realizacji inwestycji wiąże się z koniecznością ściągnięcia wierzchniej warstwy gleby (humusu), która następnie zostanie wykorzystana do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej. Może również posłużyć do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo (na okres budowy). Niemal na całym projektowanym odcinku drogi roboty ziemne mają charakter powierzchniowy. Na etapie budowy, zanieczyszczenia powietrza będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. Zachowanie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy określone w przepisach BHP zniweluje możliwe negatywne formy narażenia zdrowia i życia ludzi (pracowników wykonujących roboty) w fazie budowy. Pracownicy zgodnie z zasadami bezpieczeństwa pracy powinni być zaopatrzeni w maski przeciwpyłowe, okulary ochronne, kombinezony ochronne przeznaczone wyłącznie do tego rodzaju prac. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy przewiduje się:

- stosować do podbudowy, w miarę możliwości, gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy,
- masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu,
- roboty nawierzchniowe prowadzić (jeżeli jest to możliwe) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych,
- plac budowy i drogi dojazdowe (w tym jezdnię tego pasa ruchu, po którym będzie się odbywał ruch na czas rozbudowy) utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne).

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie klimatu akustycznego. Wyniki pomiarów hałasu w KIP scharakteryzowano równoważnymi poziomami hałasu zmierzonymi w odległości 10 m od źródeł hałasu. Pomiary prowadzone były w terenie przy placach budów, gdzie trwały różnego typu operacje budowlane. Na podstawie tych danych można stwierdzić, że w odległości 10 m od pracującego sprzętu budowlanego hałas kształtuje się najczęściej na poziomie 70-80 dB, sporadycznie osiągając wartość 85 dB. Zasięg pogorszenia klimatu akustycznego można określić na 100 – 150 m od zgrupowania maszyn i sprzętu budowlanego. Jednak w odległości 50 m od prowadzonych robot, w przypadku wykonywania niektórych prac budowlanych, równoważny poziom dźwięku był niższy od 60 dB. Poza pracami najbardziej hałaśliwymi (frezowanie nawierzchni i wykonywanie nasypu przy dużej koncentracji sprzętu), poziom 67 dB₁ nie był przekroczony. Biorąc pod uwagę fakt, że w ramach przebudowy drogi nie przewiduje się wykonywania znaczących prac ziemnych (wykopy, nasypy), z ich realizacją nie będą się wiązały prace zaliczone do najbardziej hałaśliwych.

Prace budowlane w rejonie zabudowań mieszkalnych wykonywane będą jedynie w porze dziennej (w godzinach 6:00-22:00), a zaplecze budowy będzie ulokowane jak najdalej od budynków pełniących funkcję zabudowy mieszkaniowej.

Odpady powstające w trakcie budowy będą segregowane. Odpady, których nie można wykorzystać na placu budowy, a jest możliwość wykorzystania ich na inne cele (poza unieszkodliwianiem), wytwórca odpadów może nieodpłatnie przekazać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym. Gospodarkę odpadami Wykonawca będzie prowadzić zgodnie z ustawą *o odpadach*, w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, przez wstępne magazynowanie odpadów w wydzielonym, odpowiednio zabezpieczonym miejscu, w razie potrzeby w pojemnikach lub kontenerach – w zależności od jego rodzaju, właściwości i wymiarów. Wyznaczone miejsca do wstępnego magazynowania odpadów, pojemniki lub kontenery będą oznakowane w miarę potrzeby kodem danego rodzaju odpadu lub nazwą, mając na celu ich selektywne magazynowanie. Wykonawca będzie prowadził na bieżąco ilościową i jakościową ewidencję odpadów zgodnie z katalogiem odpadów i wzorem dokumentów wydanych na podstawie przepisów ustawy *o odpadach*. Miejsca magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie zapleczy budowy.

Na etapie eksploatacji drogi, w przyszłości może wystąpić konieczność jej naprawy lub konserwacji. W okresie zimowym eksploatacja dróg będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Potencjalnym zagrożeniem w trakcie użytkowania drogi jest zanieczyszczenie gleb (gruntu) przez substancje przenoszone z drogi wraz z powietrzem oraz wodami spływającymi z jej nawierzchni. Im więcej pojazdów, tym więcej powstających zanieczyszczeń. Zgodnie z informacjami wskazanymi w KIP, cyt.: *„Nie stwierdza się możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na ten element środowiska. Poparciem tego wniosku są wyniki analiz porealizacyjnych, w trakcie których wykonywane są także pomiary zanieczyszczenia gruntu przy drogach o dużym obciążeniu ruchem. (...) Zmiany technologiczne pojazdów, skład stosowanych paliw, w tym wzrost udziału paliw gazowych i zanik stosowania benzyn ołowiowych, ogranicza wzrost zanieczyszczeń, wynikający ze wzrostu natężenia ruchu. Dodatkowo należy wskazać, że z wyników prognozowań*

wykonanych na potrzeby niniejszego opracowania nie przewiduje się wystąpienia ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, co oznacza, że depozycja zachodząca tą drogą również będzie niewielka.”

W KIP jako podstawowe wskaźniki zanieczyszczeń określających jakość wód opadowych, wyszczególniono zawiesiny ogólne oraz węglowodory ropopochodne. Z przeprowadzonych obliczeń otrzymano, że zawiesiny ogólne przekraczają wartości dopuszczalne, wynoszące 100 mg/l (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub urządzeń wodnych). Z tego względu konieczne będzie zastosowanie osadników.

Obliczono również stężenie węglowodorów ropopochodnych – ich obliczona wielkość nie przekracza dopuszczalnego stężenia wynoszącego 15 mg/dm³. Zgodnie z powyższym na wylotach do odbiorników nie ma konieczności stosowania separatorów substancji ropopochodnych. Pomimo tego, przed wylotami kanalizacji deszczowej do wód płynących (rzeka Smela), tj.: w km ok 315+700, **zastosowano układy podczyszczające, składające się z osadnika i separatora.**

Układy podczyszczające składające się z osadnika zlokalizowane zostaną również przy pozostałych wylotach do odbiorników, tj.:

- km ok. 307+350 – przed wylotem do zbiornika zaprojektowano osadnik,
- km ok. 309+550 – przed wylotami do zbiornika zaprojektowano osadnik,
- km ok. 316+150 – przed wylotami do zbiornika zaprojektowano osadnik,
- km ok. 316+850 – przed wylotami do zbiornika zaprojektowano osadnik.

W pozostałych miejscach wylotów do odbiorników, gdzie nie zaprojektowano układów podczyszczających, zawiesina zbierana będzie w rowach trawiastych, piaskownikach oraz wpustach z osadnikiem zlokalizowanych na terenie zlewni.

Konieczne też będzie zredukowanie ilości zawiesiny do poziomu dopuszczalnego z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych.

Na potrzeby KIP wykonano również modelowanie hałasu celem określenia maksymalnego negatywnego oddziaływania na etapie eksploatacji drogi. Analizując wyniki ww. prognoz rozprzestrzenia się hałasu można stwierdzić, iż klimat akustyczny na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 22 po przebudowie będzie niekorzystny. Budynki podlegające ochronie zlokalizowane w jej najbliższym sąsiedztwie drogi znajdują się w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomach wyższych od dopuszczalnych. Na podstawie wyników obliczeń w receptorach, w przypadku występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu, zostały zaprojektowane zabezpieczenia akustyczne. W większości przypadków hałas na pierwszej kondygnacji (około 2,4 m n.p.t.) jest mniejszy niż na wysokości 4 m n.p.t., zatem w przypadku budynków jednokondygnacyjnych rzeczywisty poziom hałasu w receptorze jest znacznie niższy niż sugerowany przez zasięgi izolinii. Natomiast dla terenów zlokalizowanych wzdłuż planowanej inwestycji polegającej na rozbudowie istniejącej drogi w celu nadania jej lepszych parametrów, jej realizacja, wpłynie pozytywnie na stan klimatu akustycznego. Związane to jest z wymianą zniszczonej nawierzchni na nową, co wpłynie na ograniczenie hałasu generowanego na styku kół i jezdni.

W przypadku zabudowy, dla której obliczenia wykazywały znaczne przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu (ponad 1 dB) zaproponowano wariantowe zastosowanie ekranów akustycznych. Jednak należy mieć na uwadze uwarunkowania lokalne i specyfikę lokalnie zwartej zabudowy zlokalizowanej blisko drogi krajowej nr 22. Dlatego następnie przeprowadzono analizę zapewnienia odpowiedniego dla drogi krajowej klasy GP poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD). Analiza wykazała:

- w przypadku, gdy dla danego ekranu nie ma możliwości zapewnienia bezpiecznego

dojazdu do posesji zalecono rezygnację z niego,

- część ekranów powoduje pogorszenie widoczności na skrzyżowaniach oraz zakrętach drogi.

W związku z powyższym część ekranów została odrzucona. Po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych w postaci ekranów akustycznych proponowanych do realizacji, wykonano obliczenia prognozowanego poziomu hałasu w punktach emisji przypisanych do budynków objętych ochroną akustyczną oraz obliczenia obszarowe. Reasumując, na obecnym poziomie techniki motoryzacyjnej nie jest możliwe całkowite wyeliminowanie uciążliwości środowiskowych pochodzących od ruchu pojazdów po drogach. W chwili obecnej prowadzone są badania, jak również są wprowadzane do użytku nowe technologie mające na celu redukcję hałasu pochodzenia komunikacyjnego.

Odpady powstające w fazie eksploatacji nie będą magazynowane, lecz na bieżąco przekazywane uprawnionym podmiotom celem ponownego wykorzystania (odzysku), unieszkodliwienia lub zdeponowania na składowisku. Na podstawie danych statystycznych szacuje się, że w ciągu roku na około 2-kilometrowym odcinku drogi może dojść do 1 – 2 poważnych kolizji. Szacuje się, że w przypadku jednego zdarzenia drogowego powstać może około 10 kg szkła (zarówno z szyb samochodowych, jak i reflektorów) oraz około 5 kg tworzyw sztucznych ze zderzaków samochodowych). Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne w formie sorbentów używanych w związku wyciekami płynów eksploatacyjnych (w tym wyciekami paliwa ze zbiornika paliwowego) mogą powstawać w ilości do 50 kg, zaś oprawy i żarówki z reflektorów w ilości do 0,4 kg.

Głównym założeniem realizacji przedsięwzięcia jest dostosowanie istniejącej drogi do parametrów drogi klasy GP oraz poprawa warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Dodatkowo na całym odcinku zaprojektowano niezależnie poprowadzony ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni bitumicznej. Na odcinkach oznaczonych jako obszar zabudowany (w miejscowościach Zblewo i Rokocin) zastosowany został przekrój uliczny z ograniczeniem jezdni w postaci krawężników. Na wjazdach do tych obszarów zastosowane zostały wyspy odginające trajektorię jazdy pojazdów wjeżdżających do obszaru zabudowanego. Zastosowano także wyspy stanowiące azyle dla pieszych na oznaczonych przejściach dla pieszych. Na długości obu obszarów zabudowanych, zaprojektowano po jednej stronie jezdni ciąg pieszo-rowerowy, a po przeciwnej chodnik. Zarówno ciąg pieszo-rowerowy, jak i chodnik są odsunięte od jezdni drogi krajowej. Wszystkie przystanki wyposażono w zatoki autobusowe i perony przystankowe. Na wszystkich skrzyżowaniach zastosowano dodatkowe pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na odcinkach między skrzyżowaniami zastosowano odcinki zabrukowanego „pasa dzielącego” wykonanego w obniżonym krawężniku o szerokości 3.5 m. Pas ten ma ułatwić zjazdy do działek położonych przy drodze krajowej oraz separować od siebie przeciwne potoki pojazdów. Na odcinku obszaru zabudowanego miejscowości Rokocin, zaprojektowane zostały po obu stronach drogi krajowej, niemal na całej długości obszaru zabudowanego, dodatkowe jezdnie zbierające ruch z przyległych do drogi działek. Wszystkie skrzyżowania poza obszarami zabudowanymi zostały oświetlone. Oświetlony będzie na całej długości odcinek drogi krajowej od Rokocina do Nowej Wsi Rzecznej.

Ocenę zagrożenia klimatu akustycznego dla projektowanego zadania inwestycyjnego, przeprowadzono dla dwóch horyzontów czasowych: stan w momencie oddania inwestycji do eksploatacji (2025 r.) oraz po 5 latach po oddaniu inwestycji do użytku (2030 r.). Analizę przeprowadzono zarówno dla pory dnia, jak i nocy. Ocenę wykonano metodą obliczeniową. **Zaproponowane w KIP zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych są kompromisem mającym na celu zapewnienie maksymalnie korzystnego klimatu przy jednoczesnej ochronie układu przestrzennego i zapewnieniu odpowiedniego poziomu BRD na analizowanej drodze, co jest kluczowym elementem stanowiącym główny cel planowanej inwestycji.** Z tego też względu biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu, nie było możliwe dotrzymanie poziomów dopuszczalnych hałasu przy szeregu budynków podlegających ochronie. Warto jednak zaznaczyć, że w stosunku do stanu istniejącego,

nastąpi znaczące zmniejszenie oddziaływania hałasu. W celu weryfikacji, przyjętych na potrzeby przedstawionej karty informacyjnej, założeń do modelu akustycznego oraz określenia rzeczywistego oddziaływania hałasu zaleca się objęcie przedmiotowego odcinka pomiarami kontrolnymi.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

**Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
w Starogardzie Gdańskim**
Alicja Ćwiklińska

Otrzymują (za potwierdzeniem odbioru):

1. Urząd Gminy
83-200 Starogard Gdański
ul. Sikorskiego 9

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
oddział w Gdańsku
ul. Subisława 5
80-354 Gdańsk
2. aa

