

PPN.6220.12.2021

sygn: 8357/2021

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 247 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą *ooś*, a także w związku 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) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks Postępowania Administracyjnego* (t.j. Dz. U. 2021 r. poz. 735 z późn. zm., zwanej dalej jako „*k.p.a.*”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 20.05.2021 r. (data wpływu do tut. urzędu 28.05.2021 r., uzupełnionego w dniu 16.06.2021 r. oraz 04.08.2021 r.) złożonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia, działając w oparciu o opinie:

- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Zarząd Zlewni w Tczewie, znak: GD.ZZŚ.4.435.204.2021.DK z dnia 23.06.2021 r. (data wpływu tego samego dnia),
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim, znak: ZNS.9022.4.2021.EB.53 z dnia 28.06.2021 r. (data wpływu: 30.06.2021 r.),
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.529.2020.WR.1 z dnia 09.07.2021 r. (data wpływu: 14.07.2021 r.),

oraz w porozumieniu z Wójtem Gminy Zblewo zawartym w postanowieniu RR.6220.8.2021 z dnia 08.10.2021r.

orzekam

- I. **Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla inwestycji polegającej na:**

„Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański”

- II. **Określić istotne warunki i wymagania dotyczące korzystania ze środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych, zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiadujących:**

1. Warunki dotyczące etapu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:
 - a) wody opadowe z nawierzchni jezdni odprowadzać do odbiorników za pomocą kanalizacji deszczowej, z uwzględnieniem możliwości ich odpływu, bez negatywnego oddziaływania na tereny przyległe oraz do gruntu za pomocą rowów trawiastych;
 - b) w celu redukcji nadmiernego odpływu wody wylotami kanałów deszczowych do odbiorników bezpośrednio po intensywnych opadach czy roztopach należy przeanalizować wykonanie zbiorników retencyjnych o niezbędnej rezerwie pojemności;
 - c) przed odpływem wód opadowych do odbiornika, powinny być oczyszczone w separatorach poprzedzonych osadnikami;
 - d) oczyszczone wody opadowe odprowadzać do odbiorników, które stanowią rowy melioracyjne oraz rzeka Smela;

- e) wszelkie prace prowadzone w obrębie cieków prowadzić w taki sposób, aby nie zanieczyszczać wód płynących; w trakcie prowadzenia robót powinien być zapewniony przepływ wody w rzece zapewniający warunki migracji dla organizmów wodnych, oraz poza okresem tarła;
- f) ze względu na wzmożoną krótkotrwałą dostawę zawiesin do wód powierzchniowych – po wykonaniu nasypów i skarp rowów – przeprowadzić jak najszybsze ich umocnienie i obsianie trawą (lub darniowanie) celem ograniczenia erozji powierzchniowej, a więc także i dostawy frakcji piaskowej i zawiesin do odbiornika;
- g) zaplecze i bazę sprzętową zlokalizować w oddaleniu od koryt cieków, zbiorników wodnych, w jak największej odległości od zabudowy chronionej akustycznie, na szczelnym podłożu; zabezpieczyć przez dostępem osób postronnych; wyposażać w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów i zapewnić ich sukcesywny wywóz;
- h) wyposażać teren przedsięwzięcia – plac budowy w sorbenty do neutralizacji substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów);
- i) należy używać wyłącznie sprawnego technicznie sprzętu i natychmiast zabezpieczać oraz usuwać ewentualne wycieki substancji ropopochodnych ze sprzętu czy pojazdów;
- j) w celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zbieranie i usunięcie przez uprawniony podmiot;
- k) zabiegi związane z naprawami, tankowaniem, wymianą oleju środków transportu, maszyn należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych (na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu);
- l) w trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom dostęp do sanitariatów;
- m) zapewnić właściwe gospodarowanie wytwarzanymi odpadami, minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie;
- n) zachować szczególną ostrożność podczas magazynowania i przelewania paliw na zapleczu budowy; paliwa, smary, substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy, przechowywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych miejscach, spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska;
- o) materiały budowlane i substancje chemiczne używane do budowy składować w wydzielonych miejscach na utwardzonym terenie; zabezpieczone przed wpływami poprzez zakrycie materiałów budowlanych takich jak żwir, kruszec, cement itp.;
- p) prowadzić właściwą gospodarkę odpadami wytworzonymi w trakcie realizacji inwestycji: segregować i magazynować czasowo w wyznaczonym miejscu, o utwardzonym podłożu, zapewniając ich regularny odbiór z terenu budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami;
- q) bazy magazynowania, miejsca postoju i tankowania pojazdów, miejsca magazynowania odpadów, zlokalizować poza miejscami przecięcia z ciekami powierzchniowymi, poza obszarami bezodpływowymi podmokłymi, terenami torfowisk obrębem strefy jezior, terenami dolin cieków;
- r) zabezpieczyć wykopy i wody powierzchniowe przez możliwością przedostania się zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi oraz chronić otwarte wykopy w obrębie gruntów spoistych przez ich zalaniem;
- s) odwodnienie wykopów pod obiekty inżynierskie, z zastosowaniem technik, które nie doprowadzą do trwałych zmian w środowisku gruntowo-wodnym (np. za pomocą igłofiltrów), ewentualnie odwodnienie wykopów utrzymać na minimalnym poziomie, w zależności od niezbędnej wydajności tak, aby utrzymać teren budowy w stanie suchym i uniknąć odwodnienia pobliskich terenów;
- t) drogi dojazdowe do obsługi placów budowy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych;

- u) uciążliwość akustyczną związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej, z wyłączeniem okresów budowy gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac;
 - v) drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem poprzez odeskowanie lub owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi, do wysokości nie mniej niż 150 cm, zgodnie ze sztuką ogrodniczą;
 - w) wycinkę drzew i krzewów, przeprowadzić poza okresem gniazdowania ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia). W przypadku zaistnienia potrzeby dokonania prac w ww. okresie, możliwe będzie ich wykonanie jedynie w przypadku potwierdzeni przez osobę posiadającą wiedzę i kompetencje z zakresu ornitologii, iż przedmiotowy teren nie jest wykorzystywany jako miejsce gniazdowania, co powinno zostać potwierdzone właściwym wpisem w dokumentacji budowy; dla wycinki drzew zasiedlonych chronionymi gatunkami bezkręgowców (występowanie pachnicy dębowej) wymagane uzyskanie decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku;
 - x) w okresie rozrodu i migracji płazów i gadów, tj. od 1 marca do 15 października prace prowadzone w ramach planowanej inwestycji prowadzić pod nadzorem herpetologicznym; na odcinku drogi od. km 310 +700 do km 311 + 200 obustronnie wykonać należy ogrodzenie ochronne dla płazów ; parametry tego ogrodzenia winny zostać określone przez Herpetologa, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowy; podczas prac należy unikać tworzenia zastoisk wodnych umożliwiających składania skrzeku przez płazy;
 - y) w celu zminimalizowania potencjalnego efektu bariery dla nietoperzy oraz wyeliminowania zagrożenia kolizji nietoperzy z pojazdami zaprojektować oświetlenie drogowe z uwzględnieniem jak najniższych klas oświetleniowych wg wymagań normatywnych oraz wiedzy technicznej; zastosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw i promieniowania UV (wykorzystać lampy LED nie emitujące promieniowania UV lub też lampy sodowe o widmie „ciepłym” i obniżonej emisji UV), ograniczyć rozproszenie światła poza jezdnie poprzez zastosowanie opraw i kloszy kierunkujących oświetlenie w kierunku jezdni;
 - z) przed rozpoczęciem robót, w sposób widoczny dla wykonawców prac budowlanych, oznaczyć (np. tablicami) i odgrodzić (np. taśmą, żerdziami drewnianymi) - przy udziale fitosocjologa - siedliska i stanowiska gatunków chronionych pozostających w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy;
2. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:
- a) na wylotach rowów drogowych zaprojektować przegrody, w których odpływ można zamknąć np. poduszką sorbentową, balonem i powstrzymać ewentualny wyciek substancji szkodliwych, w tym węglowodorów ropopochodnych;
 - b) wyloty do odbiornika wykonać przy użyciu skośnych elementów wykończeniowych rur wraz z obudową betonową i z umocnieniem skarpy w rejonie wylotu kamieniem naturalnym zatopionym w betonie na podsypce cementowo-piaskowej; na wylotach należy zamontować kraty zabezpieczające z prętów stalowych;
 - c) wykonać przebudowę podziemnych rurociągów i sączków drenarskich pod nasypem drogowym, umożliwiającą dalsze funkcjonowanie systemu melioracyjnego, znajdującego się na terenie przyległym;
 - d) dostosować przepust P2 w km 311 +003 na rowie melioracyjnym do pełnienia funkcji przejścia dla płazów; obiekt wyposażać w obustronne półki o szerokości min. 0,5 m oraz przestrzeni nad nimi nie mniejszej niż 0,75 m;
 - e) w celu rekompensaty wycinki drzew i krzewów, kolidujących z realizacją inwestycji, wykonać nowe nasadzenia zieleni składające się z gatunków rodzimych i dostosowanych do panujących na analizowanym obszarze warunków siedliskowych;
 - f) należy zastosować odpowiednie środki techniczne, aby zapewnić wymagany klimat akustyczny uzyskując nie pogorszone poziomy hałasu w szczególności dla zabudowy, w

sąsiedztwie której planowana jest wycinka drzew i krzewów stanowiąca naturalną barierę akustyczną.

III. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji oraz wykaz działek obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 28 maja 2021 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk, wystąpiła do Wójta Gminy Starogard Gdański z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „*Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański*”.

Wraz z wnioskiem, Inwestor złożył Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia, zwaną dalej KIP, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującą przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać to przedsięwzięcie, a także mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z spisem działek obszaru, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, spisem działek obszaru, na który oddziaływać będzie realizowane przedsięwzięcie oraz wykazem działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, sporządzonej przez zespół autorów pod kierownictwem Pani Katarzyny Maranda ustalono, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo-Starogard Gdański, 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.

W tym stanie rzeczy zamierzenie to powinno być kwalifikowane według rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz.1839) zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62, tj.: „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”.

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wyklucza się 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.

Dla wnioskowanego przedsięwzięcia zachodzi zatem obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a organem właściwym do jej wydania jest zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, Wójt Gminy Starogard Gdański. Z uwagi na częściowe położenie inwestycji na terenie gminy Zblewo, decyzję należy wydać w porozumieniu z Wójtem Gminy Zblewo.

Na podstawie art. 74 ust 3 ustawy ooś, jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, stosuje się art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego. Mając na uwadze fakt, że liczba stron niniejszego postępowania przekracza 10, czynności niniejszego postępowania następowały poprzez publiczne obwieszczenia, a zatem Wójt Gminy Starogard Gdański zawiadomił strony postępowania, w drodze obwieszczenia, w dniu 15 czerwca 2021 r. o wszczęciu postępowania oraz możliwości składania uwag i wniosków w sprawie, a także wystąpił w tym dniu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Zarząd Zlewni w Tczewie o wyrażenie opinii, co do potrzeby

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wskazanego wyżej przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku, o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Tczewie, opinią GD.ZZŚ.4.435.204.2021.DK z dnia 23 czerwca 2021 r., która wpłynęła w tym samym dniu, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, wskazał przy tym na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pewnych warunków i wymagań.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Starogardzie Gdańskim opinią z dnia 28 czerwca 2021 r. (data wpływu: 30.06.2021 r.) znak ZNS.9022.4.2021.EB.53 stwierdził, że nie wymaga się przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i odstąpiono od określenia zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku postanowieniem z dnia 09 lipca 2021 r. znak RDOŚ-Gd-WOO.4220.529.2020.WR.1 (data wpływu: 14.07.2021 r.) wyraził opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował, że opinia regionalnego dyrektora ochrony środowiska nie ma charakteru wiążącego dla organu prowadzącego postępowanie główne i po jej przedstawieniu strona może zgłaszać swoje uwagi i wnioski dowodowe do organu głównego.

Wójt Gminy Starogard Gdański obwieszczeniem z dnia 16 lipca 2021 r. zawiadomił strony postępowania o wydaniu postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz o wydaniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Zarządu Zlewni w Tczewie.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, w nawiązaniu do w/w postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ), w dniu 04 sierpnia 2021 r. złożyła uzupełnienie wniosku o materiał dodatkowy do KIP. Materiał ten dotyczy wszystkich aspektów podnoszonych przez RDOŚ, a w szczególności charakterystykę przyrodniczą przedsięwzięcia i terenu znajdującego się w zasięgu jego oddziaływania. O uzupełnieniu KIP Wójt Gminy Starogard Gdański zawiadomił strony postępowania poprzez obwieszczenie z dnia 11 sierpnia 2021 r.

Ponadto, mając na uwadze przebieg inwestycji na terenie dwóch gmin, Wójt Gminy Starogard Gdański wystąpił o opinię do Wójta Gminy Zblewo. Postanowieniem z dnia 08 października 2021 r. Wójt Gminy Zblewo wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

W toku prowadzonego postępowania do tutejszego organu wpłynęło szereg uwag i wniosków mieszkańców składanych w różnym czasie. Do powyższych uwag odniósł się Inwestor w następujący sposób:

- Uwagi z dnia 06.08.2021 r. dotyczące zajęcia działki nr 24/4 w Miradowie

Inwestor wyjaśnił, że zajęcie części działki nr 24/4 w Miradowie pod pas drogowy drogi krajowej nr 22 jest niezbędne w celu realizacji inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo-Starogard Gdański. Włączenie do pasa drogowego drogi krajowej części działki nr 24/4 jest spowodowane budową przystanku autobusowego, ścieżki pieszo-rowerowej oraz zbiornika infiltracyjnego. Obecnie działka posiada powierzchnię łączną ok. 1,38 ha, z tego do pasa drogowego drogi krajowej nr 22 ma zostać włączona jej część o powierzchni ok. 0,48 ha a do pasa drogi gminnej nr 210028SG część powierzchni ok. 0,03 ha.

Budowa zbiornika infiltracyjnego jest niezbędna z uwagi na konieczność zapewnienia odbioru wód opadowych z odcinka drogi krajowej od km 309+150 do km 310+200 przy jednoczesnym braku odbiornika naturalnego na tym odcinku. Wybór miejsca na lokalizację zbiornika jest optymalny, gdyż jest to najniższe miejsce w sąsiedztwie drogi krajowej na tym odcinku, a warunki gruntowo wodne umożliwiają jego funkcję infiltracyjną. Przesunięcie zbiornika poza w/w odcinek drogi musiałoby się wiązać z dużym nakładem kosztów, gdyż jest on zlokalizowany między wododziałami w km 309+100 i 310+100, które są określone naturalnym ukształtowaniem terenu. Pokonanie któregośkolwiek z wododziałów w celu przekazania wody opadowej na dalsze odcinki drogi krajowej wiązać się musi z rezygnacją z jej odprowadzenia grawitacyjnego i wymusi budowę przepompowni. Projektowany zbiornik, mimo iż jego przewidywane napełnienie nie będzie większe niż 65 cm, będzie w całości ogrodzony co pełni zabezpiecza przed dostępem i utonięciami.

Jedynie zbiorniki wodne na działce nr 22/19 zlokalizowane są na terenie zespołu dworsko-parkowego w Miradowie, który jest wpisany do rejestru zabytków województwa pomorskiego (pod numerem 1673). Odprowadzenie wody opadowej z pasa drogowego drogi krajowej nr 22, w tym z jej jezdni, na teren objęty ochroną konserwatorską z pewnością nie przysłużyłoby się zachowaniu w dobrej kondycji zabytków zlokalizowanych na tym terenie. Zwłaszcza, że już dzisiaj teren parku jest zaniedbany, a z zabytkowego pałacu pozostała jedynie sterta gruzów. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków zajął już stanowisko w sprawie terenu parku, zabraniając jakichkolwiek robót związanych z inwestycją na granicy zabytku (pismo ZN.5183.870.2020 z dnia 14.12.2020r.). Wobec takiego stanowiska oraz w trosce o dobra kultury, Inwestor uniknął jakiegokolwiek ingerencji w obiekty i tereny objęte ochroną konserwatorską podczas planowanej rozbudowy drogi krajowej nr 22. Projekt nie przewiduje zatem jakiegokolwiek ingerencji w teren parku ani wycinania drzew na tym terenie rosnących.

Lokalizacja stacji paliw w miejscu, w którym zaprojektowano zbiornik nie jest możliwa ze względu na obowiązujące przepisy techniczno-budowlane. Do tak zlokalizowanej stacji paliw prowadziłyby bowiem zjazdy publiczne usytuowane w obszarze oddziaływania skrzyżowania drogi krajowej z drogą gminną co jest niezgodne z § 113 ust. 7 pkt. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.).

W odniesieniu uwagi dotyczącej bezpieczeństwa użytkowników informujemy, że na całym projektowanym odcinku drogi w miejscowości Miradowo zostały zastosowane środki uspokojenia ruchu wykluczające po rozbudowie traktowanie tego odcinka drogi jako „tor pod wyścigi”. Ze względu na brak w stanie istniejącym tego typu elementów pojazdy poruszają się po drodze z prędkościami znacznie przekraczającymi dopuszczalne. Projektowana droga jest klasy GP i będą mogły z niej korzystać, tak jak i dzisiaj, wszystkie pojazdy dopuszczone do ruchu po drogach publicznych-w tym rolnicze.

Powód korzystania przez Inwestora z Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych został określony przez Ustawodawcę jednoznacznie w art. 1 ust. 1 ustawy, który brzmi:

„Ustawa określa zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087), zwanych dalej „drogami”, a także organy właściwe w tych sprawach”.

Wnioskodawca zapewnia, że wszelkie procedury projektowe związane z realizacją zadania – w tym zakres jego opiniowania – prowadzone są zgodnie z wymogami w/w ustawy.

- Pismo z dnia 10.08.2021 r. dotyczące zajęcia części działki nr 56/4 w Miradowie

Inwestor wyjaśnił, iż zajęcie części działki nr 56/4 w Miradowie pod pas drogowy drogi krajowej nr 22 jest niezbędne w celu realizacji inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo-Starogard Gdański. Włączenie do pasa drogowego drogi krajowej części działki nr 56/4 jest spowodowane budową ścieżki pieszo-rowerowej oraz przebudową istniejącej infrastruktury teletechnicznej. Obecnie działka posiada powierzchnię łączną ok. 12,15 ha z tego do pasa drogowego drogi krajowej nr 22 ma zostać włączona jej część o powierzchni ok. 0,42 ha. Inwestycja nie pozbawi Właściciela możliwości pracy na pozostałej części działki.

- Uwaga z dnia 08.08.2021 r. dotycząca melioracji, budowy zbiornika odwodniającego na działce nr 24/4 w Miradowie, wycinki parku będącego pod ochroną konserwatora zabytków.

Wnioskodawca wyjaśnił, że zajęcie części działki nr 24/4 w Miradowie pod pas drogowy drogi krajowej nr 22 jest niezbędne w celu realizacji inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zalewo - Starogard Gdański. Włączenie do pasa drogowego drogi krajowej części działki nr 24/4 jest spowodowane budową przystanku autobusowego, ścieżki pieszo – rowerowej oraz zbiornika infiltracyjnego.

Budowa zbiornika infiltracyjnego na działce nr 24/4 w Miradowie jest niezbędna z uwagi na konieczność zapewnienia odbioru wód opadowych z odcinka drogi krajowej od km 309+150 do km 310+200 przy jednoczesnym braku odbiornika naturalnego na tym odcinku. Wybór miejsca na lokalizację zbiornika jest optymalny, gdyż jest to najniższe miejsce w sąsiedztwie drogi krajowej na tym odcinku, a warunki gruntowo wodne umożliwiają jego funkcje infiltracyjną. Przesunięcie zbiornika poza w/w odcinek drogi musiałoby się wiązać z dużym nakładem kosztów, gdyż jest on zlokalizowany

między wododziałami w km 309+100 i 310+100, które są określone naturalnym ukształtowaniem terenu. Pokonanie któregośkolwiek z wododziałów w celu przekazania wody opadowej na dalsze odcinki drogi krajowej wiązać się musi z rezygnacją z jej odprowadzenia grawitacyjnego i wymusi budowę przepompowni. Projektowany zbiornik, mimo iż jego przewidywane napełnienie nie będzie większe niż 65 cm, będzie w całości ogrodzony co w pełni zabezpiecza przed dostępem i utonięciami.

Jedynie zbiorniki wodne na działce nr 22/19 w Miradowie zlokalizowane są na terenie zespołu dworsko – parkowego, który jest wpisany do rejestru zabytków województwa pomorskiego (pod numerem 1673). Odprowadzenie wody opadowej z pasa drogowego drogi krajowej nr 22, w tym z jej jezdni, na teren objęty ochroną konserwatorską z pewnością nie przysłużyłoby się zachowaniu w dobrej kondycji zabytków zlokalizowanych na tym terenie. Zwłaszcza, że już dzisiaj teren parku jest zaniedbany, a z zabytkowego pałacu pozostała jedynie sterta gruzów. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków zajął już stanowisko w sprawie terenu parku, zabraniając jakichkolwiek robót związanych z inwestycją na granicy zabytku (pismo ZN.5183.870.2020 z dnia 14.12.2020r.). Wobec takiego stanowiska oraz w trosce o dobra kultury, Inwestor uniknął jakiejkolwiek ingerencji w obiekty i tereny objęte ochroną konserwatorską podczas planowanej rozbudowy drogi krajowej nr 22. Projekt nie przewiduje zatem jakiejkolwiek ingerencji w teren parku ani wycinania drzew na tym terenie rosnących.

Zakres robót związanych z inwestycją „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański” nie przewiduje ingerencji w istniejące дренаże przyległych do drogi krajowej terenów rolniczych. Jeżeli w trakcie robót budowlanych dojdzie do uszkodzenia istniejącego дренаżu, Wykonawca robót będzie zobligowany do jego naprawy i udrożnienia.

- Uwaga z dnia 04.08.2021 r. dotycząca działki nr 100/1 w Sucuminie

Wnioskodawca wyjaśnia, że zajęcie części działki nr 100/1 w Sucuminie pod pas drogowy drogi krajowej nr 22 jest niezbędne w celu realizacji inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański. Włączenie do pasa drogowego drogi krajowej części działki nr 100/1 jest spowodowane budową miejsca kontroli pojazdów, ścieżki pieszo – rowerowej oraz kanału technologicznego. Obecnie działka posiada powierzchnię łączną ok. 0,22 ha z tego do pasa drogowego drogi krajowej nr 22 ma zostać włączona część o powierzchni ok. 0,03 ha. Na etapie opracowania projektu została przeprowadzona przy udziale Inwestora wnikliwa analiza akustyczna. W jej wyniku nie stwierdzono, aby uzasadniona była budowa ekranu akustycznego wzdłuż omawianej działki. Zatwierdzony projekt organizacji ruchu przewiduje tak jak w stanie istniejącym ograniczenie prędkości na drodze krajowej nr 22 na wysokości działki 100/1. Inwestycja polegająca na rozbudowie drogi krajowej na odcinku Zblewo – Starogard Gdański nie spowoduje wzrostu ruchu na drodze krajowej nr 22. Rozbudowa tego odcinka ma dostosować drogę do obowiązujących przepisów, prognozowanego ruchu i umożliwić w sposób bezpieczny korzystanie z drogi także pieszym i rowerzystom.

Projektowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na możliwości korzystania z komunikacji zbiorowej. Wręcz przeciwnie – w ramach inwestycji zaprojektowano przystanki wyposażone w zatoki autobusowe, perony i bezpieczne dojścia do tych przystanków. Nie zmniejszy się także ich ilość. Inwestycja nie pogorszy także możliwości komunikacji między częściami miejscowości położonymi po przeciwnej stronie drogi krajowej nr 22. Zachowane zostaną wszystkie niezbędne skrzyżowania i legalne zjazdy. Dodatkowo wzdłuż całej drogi wybudowana zostanie bitumiczna ścieżka pieszo rowerowa, a odcinki drogi na obszarach zbudowanych miejscowości zostaną oświetlone.

Jak tłumaczy inwestor, przedmiotem inwestycji nie może być budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej do Sumina, gdyż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zarządza drogami krajowymi stanowiącymi własność Skarbu Państwa, a nie drogami powiatowymi zarządzanymi przez Zarząd Powiatu. Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi krajowej, a nie rozbudowa drogi powiatowej.

Wnioskodawca poinformował również, że projekt był opiniowany zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – także przez władze samorządowe w tym Wójta Gminy Starogard Gdański. Ustawa nie przewiduje przeprowadzenia wcześniejszych konsultacji społecznych.

- Uwaga z dnia 10.08.2021 r. dotycząca działki nr 98/5 w Sucuminie.

Jak zapewnił Inwestor, zajęcie części działki nr 98/5 w Sucuminie pod pas drogowy drogi krajowej nr 22 jest niezbędne w celu realizacji inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański. W zakres projektu rozbudowy drogi krajowej nr 22 na wysokości działki nr 98/5 w Sucuminie wchodzi jedynie budowa ścieżki pieszo – rowerowej i oświetlenia skrzyżowania, gdyż odcinek ten jest wyłączony z zakresu inwestycji. Obecnie działka posiada powierzchnię łączną ok. 0,13 ha z tego pasa drogowego drogi krajowej nr 22 ma zostać włączona jej część o powierzchni ok. 0,01 ha.

- Uwagi z dnia 13.09.2021 r. oraz 21.09.2021 r. dotyczące działki nr 100/1 w zakresie dewastacji istniejącego zadrzewienia, zmiany lokalizacji miejsca kontroli pojazdów, korekty projektu planowanej inwestycji.

Wnioskodawca w piśmie z dnia 14.10.2021 r., poinformował składających uwagi, iż zajęcie części nieruchomości o numerze 100/1 w miejscowości Sucumin jest niezbędne w celu realizacji przedmiotowej inwestycji. Poinformował również, że do projektu zostały wprowadzone zmiany ograniczające ingerencję w w/w działkę o ok. 1 metr. Lokalizacja miejsca kontroli pojazdów i kierunku ruchu, który obsługuje jest wynikiem uzgodnień ze służbami, które będą z niego korzystały (tj. Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego w Gdańsku). Miejsce kontroli pojazdów musi spełniać wymogi dotyczące m.in. pochyleń podłużnych, czy poprzecznych. Obecna lokalizacja jest nieprzypadkowa i optymalna pod względem użytkowym- miejsce kontroli pojazdów zaprojektowano na wysokości wierzchołka łuku pionowego, co spełnia wymogi dotyczące pochylenia podłużnego oraz dodatkowo korzystnie wpływa na warunki bezpieczeństwa.

Przedstawione przez Inwestora szerokie, obszernie uzupełnienia oraz wyjaśnienia do przedłożonych uwag i wniosków stron postępowania, organ uznał za wyczerpujące, kompletne i przekonujące. Zdecydowana większość uwag i zastrzeżeń dotyczy rozwiązań projektowych, które będą uszczegółowione w projekcie budowlanym.

Biorąc pod uwagę składane przez strony zastrzeżenia dotyczące wycinki drzew i krzewów oraz uwagi dotyczące hałasu, tut. organ określił w decyzji konieczność tzw. kompensacji przyrodniczej w postaci nasadzeń zastępczych. Ponadto narzucono obowiązek zastosowania odpowiednich rozwiązań technicznych, które spowodują nie pogorszenie klimatu akustycznego.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, tut. organ, spełniając wymóg art. 10 § 1 k.p.a., obwieszczeniem z dnia 26 października 2021 r., poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebranymi w toku postępowania materiałami dla ww. przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się co do złożonych materiałów w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. W określonym terminie żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani wniosków.

Biorąc pod uwagę przeprowadzoną w toku postępowania analizę kryteriów planowanego przedsięwzięcia w zakresie, o którym mowa w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku wraz z uzupełnieniem, karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gd., Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich – Zarząd Zlewni w Tczewie oraz Wójta Gminy Zblewo, Wójta Gminy Starogard Gd. jako organ właściwy do wydania decyzji uznał, że po zrealizowaniu przez Inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska.

Przy stwierdzaniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko tut. urząd przeanalizował uwarunkowania inwestycji, zgodnie z art. 63 ust. 1 w/w ustawy poddając analizie: skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania inwestycji.

Realizacja inwestycji związana jest z rozbudową 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.

Parametry projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22:

- klasa techniczna drogi: GP;
- krętość drogi: 21 st/km;
- prędkość projektowa:
 - poza terenem zabudowy: $V_p = 70 / 100$ km/h;
 - teren zabudowy: $V_p = 60$ km/h
- prędkość miarodajna:
 - poza terenem zabudowy: $V_m = 90 / 110$ km/h;
 - teren zabudowy: $V_m = 60$ km/h;
- kategoria obciążenia ruchem: KR 5;
- obciążenie konstrukcji nawierzchni: 115 kN/oś;
- poziom swobody ruchu – rok 2040: D;
- przekrój poprzeczny: 1x2;
- szerokość pasów ruchu:
 - poza obszarem zabudowanym: 3,50 m;
 - na obszarze zabudowanym : 3,50 m;
- utwardzone pobocze (tylko poza obszarami zabudowanymi): 1,0 m;
- minimalna szerokość ciągów pieszo – rowerowych dwukierunkowych: 2,55 m (3,00 m);
- minimalna szerokość chodników: 2 m (1,5 m);
- minimalna szerokość pobocza gruntowego: 1,50 m;
- skrajnia pionowa: 4,70 m;
- klasa obciążeń obiektów mostowych: A.

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.

Parametry techniczne projektowanych odcinków dróg powiatowych nr: 2703G i 2704G:

- klasa techniczna drogi: Z;
- prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h;
- kategoria obciążenia ruchem: KR 3;
- obciążenie konstrukcji nawierzchni: 100 kN/oś;
- przekrój poprzeczny: 1x2;
- szerokość pasów ruchu: 3,00 m;
- minimalna szerokość pobocza: 1,00 m.

Parametry techniczne projektowanych odcinków dróg gminnych nr: 210056G, 210041G, 210028TG, 210028SG, 210030G, 213026G, 213049G, 213027G:

- klasa techniczna drogi: L;
- prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h;
- kategoria obciążenia ruchem: KR 2;
- obciążenie konstrukcji nawierzchni: 100 kN/oś;
- przekrój poprzeczny: 1x2;
- szerokość pasów ruchu: 2,75 m;
- minimalna szerokość pobocza: 0,75 m.

Parametry techniczne projektowanych odcinków dróg gminnych nr: 210006G, 213022G:

- klasa techniczna drogi: L;
- prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h;
- kategoria obciążenia ruchem: KR 2;
- obciążenie konstrukcji nawierzchni: 100 kN/oś;
- przekrój poprzeczny: 1x2;
- szerokość pasów ruchu: 3,00 m;
- minimalna szerokość pobocza: 0,75 m.

Parametry techniczne projektowanych odcinków dodatkowych jezdni:

- klasa techniczna drogi: D;
- prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h;
- kategoria obciążenia ruchem: KR 1;
- obciążenie konstrukcji nawierzchni: 80 kN/oś;
- przekrój poprzeczny: 1x2;
- szerokość pasów ruchu: 2,50 m;
- szerokość pasów ruchu – dodatkowa jezdnia nr 04: 3,00 m;
- minimalna szerokość pobocza: 0,75 m.

Na projektowanym odcinku drogi, wody deszczowe z nawierzchni będą spływały za pośrednictwem pobocza i skarp do zlokalizowanych po obu stronach drogi rowów drogowych. Na krótkich odcinkach przy skrzyżowaniach, przystankach autobusowych oraz w obszarach zabudowanych m. Zblewo i Rokocin, wody deszczowe będą odbierane z jezdni za pośrednictwem wpustów deszczowych i fragmentów kanalizacji deszczowej. Zebrane wody roztopowe i opadowe zostaną doprowadzone kanalizacją lub rowami przydrożnymi do naturalnych odbiorników lub bezpośrednio do gruntu. Odbiornikami wód deszczowych będą istniejące cieki wodne. Z powodu braku naturalnego odbiornika wód opadowych i roztopowych, przewiduje się zaprojektowanie kilku zbiorników retencyjno - infiltracyjnych.

Kanalizacja deszczowa będzie wykonana przy niektórych skrzyżowaniach oraz na obszarach zabudowanych miejscowości Zblewo i Rokocin. Na tych odcinkach zaprojektowano odprowadzenie wód deszczowych i roztopowych z pasa drogowego drogi krajowej nr 22 i dróg poprzecznych, powierzchniowo poprzez wpusty deszczowe i projektowaną kanalizację deszczową w systemie grawitacyjnym do kanałów zbiorczych.

Zbiorniki retencyjno - infiltracyjne zaprojektowano w następujących lokalizacjach:

- zbiornik w km ok. 307+350, funkcja: infiltracyjna;
- zbiornik w km ok. 309+550, funkcja: infiltracyjna;
- zbiornik w km ok. 316+150, funkcja: retencyjno-infiltracyjna;
- zbiornik w km ok. 316+850, funkcja: retencyjno-infiltracyjna.

Układy podczyszczające, składające się z osadnika i separatora zostaną zastosowane w miejscach wylotów kanalizacji deszczowej do wód płynących, tj.:

- km ok. 315+700 – zaprojektowano osadnik i separator przed wszystkimi wylotami do rzeki Smela.

Układy podczyszczające składające się z osadnika zlokalizowane zostaną 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.

Planowana inwestycja zrealizowana zostanie na działkach wyszczególnionych w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji, na terenie dwóch gmin: Zblewo i Starogard Gdański, w powiecie starogardzkim, w województwie pomorskim.

W ciągu istniejącej drogi występuje nawierzchnia, której górne warstwy stanowi nakładka mineralno-asfaltowa a dolne płyty betonowe gr. ok. 22 cm. Pod wierzchnią warstwą zalegają osady wodnolodowcowe w postaci fluwiogłacjalnych, rzeczno-lodowcowych i sandrowych piasków o różnej granulacji oraz pospółki. Analizowany teren jest stosunkowo jednolity pod względem glebowym. Dominują przylegające do moren czołowych równiny piasków fluwiogłacjalnych. Gleby piaszczyste,

najczęściej piaski luźne, stanowią dominujący element glebowy. Dominują piaski luźne, niekiedy gliniaste, jakkolwiek w części środkowej nie brak również utworów zwięźlejszych, tj. glin lekkich i średnich, a także piasków naglinowych.

Na projektowanym odcinku drogi nie występują obiekty mostowe, natomiast w dwóch miejscach występują cieki wodne przeprowadzone w stanie projektowanym pod drogą krajową w istniejących przepustach podlegających przebudowie. Drogę w km 315+690 (Rokocin) przecina ciek naturalny w postaci rzeki Smeli. Przechodzi ona pod drogą krajową w przepuscie (P5). W km 311+000 pod drogą krajową w przepuscie (P2) przechodzi otwarty rów melioracyjny R-P. Poza w/w ciekami drogę krajową przecinają w 3 miejscach rurociągi melioracyjne: w km 307+515 rurociąg XII (Zblewo), w km 309+225 rurociąg I (Miradowo), w km 313+550 rów otwarty bez nazwy (Sucumin).

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000. Najbliżej położone obszary sieci Natura 2000 to oddalone o:

- około 1,33 km za północ obszar Dolina Wierzycy PLH220094;
- około 3,10 km na południe obszar Bory Tucholskie PLB220009.

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 2021 r., poz. 1098) to oddalone od inwestycji o ok. 1,55 km na południe Obszar Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich oraz o ok. 4,09 km na północ Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Wierzycy.

W ocenie tut. organu, planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na w/w obszar Natura 2000. Z uwagi na odległość od obszarów Natura 2000, a także na charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków chronionych w granicach w/w obszarów Natura 2000. Lokalizacja planowanej inwestycji wyklucza także jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi, nie pogarszając jednocześnie stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych w granicach w/w obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Z uwagi na powyższe, nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Ponadto, z uwagi na położenie planowanej inwestycji poza granicami obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz uwzględniając charakter i skalę inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie.

W przypadku niemożliwych do wykluczenia kolizji ze stanowiskami roślin lub zwierząt gatunków objętych ochroną, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. W sytuacji ewentualnego zniszczenia siedlisk gatunków, płoszenia lub przenoszenia gatunków znajdujących się pod ochroną, przed rozpoczęciem prac Inwestor winien uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności wskazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 w/w ustawy, a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia – prace prowadzić z uwzględnieniem warunków z niego wynikających.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami regionalnych korytarzy ekologicznych, w związku z czym realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnego wpływu na drożność i ciągłość korytarza. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 1,21 km na południe od planowanej inwestycji – Bory Tucholskie GKPn – 16.

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, ale wpisany do wojewódzkiej ewidencji zabytków. Budynek gospodarczy przeznaczony do wyburzenia to budynek (a w zasadzie jego pozostałości) stojący obok ww. budynku mieszkalnego. Do rozbiórki przeznaczono również wszystkie wiaty przystankowe.

Planowana jest rozbiórka bądź rozbiórka częściowej nawierzchni wszystkich istniejących odcinków dróg, które podlegają przebudowie, a mają utwardzone nawierzchnie, tj. ok. 93 000 m² nawierzchni dróg (bitumiczna i betonowa) oraz ok. 1 500 m² chodników. Rozbiórce lub przebudowie podlegają także wszystkie wskazane do wyburzenia elementy istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją takie jak: przepusty, elementy kanalizacji deszczowej, oświetlenie drogi itp. W przypadku stwierdzenia w trakcie realizacji robót budowlanych konieczności rozbiórki obiektów

nieoznaczonych w dokumentacji projektowej, a kolidujących z inwestycją, przed przystąpieniem do rozbiórki należy uzyskać opinię projektanta.

Wszystkie elementy małej architektury znajdujące się na obszarze objętym zakresem projektu należy przedstawić bądź odtworzyć w miejscach wskazanych przez ich właścicieli (zarządcy dróg, gminy, parafie itd.).

Faza realizacji wiązała się będzie z wykorzystaniem materiałów takich jak kruszywo, piasek, żwir, kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, kostka brukowa i cement pod chodniki, elementy betonowe stanowiące ściany oporowe, elementy oznakowania dróg, elementy stanowiące ogrodzenie drogi i zbiorników retencyjnych, urządzenia związane z odwodnieniem – najczęściej wykonywane z gotowych prefabrykatów, kable stanowiące sieć elektroenergetyczną czy teletechniczną.

Wykorzystywane również będą paliwa (olej napędowy) i woda. Na obecnym etapie prac projektowych trudno dokładnie podać ilość poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać w czasie prac. Poniżej orientacyjne ilości głównych surowców wykorzystywanych do budowy:

- beton asfaltowy – około 17,6 tys metrów sześciennych,
- kruszywa na podbudowy – około 20,5 tys metrów sześciennych,
- wykopy w ilości – około 151 tys metrów sześciennych,
- nasypy w ilości – około 286 tys metrów sześciennych,
- humusowanie – około 9,6 tys metrów sześciennych.

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt wykonawczy, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie ze zużyciem paliwa (oleju napędowego) przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych. Będą to: koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki, betoniarki. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Paliwa i energia będą pochodziły możliwie od najbliższego dostawcy. Szacowana wstępna ilość wody i paliw oraz energii na etapie realizacji inwestycji:

- Woda ok. 2500-3000 m³,
- Paliwa płynne (olej napędowy) – do ok. 120 Mg,
- Energia elektryczna ok. 3500 kWh.

Prace budowlane będą się wiązały z wykorzystaniem wody dostarczanej na teren budowy za pomocą beczkowozów i zbiorników na wodę. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno - bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników.

Eksploracja inwestycji nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność jej naprawy lub konserwacji, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. W okresie zimowym eksploatacja dróg będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez Zarządcę.

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). Przywrócenie warstwy gleby na tych terenach powinno zapewnić w krótkim okresie powrót roślinności naturalnej – charakterystycznej dla terenów przydrożnych. Niemal na całym projektowanym odcinku drogi roboty ziemne mają charakter powierzchniowy.

Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. Zakładając, że rozbudowa będzie się odbywała przy zachowanym ruchu pojazdów po jednym pasie ruchu, emisje zanieczyszczeń pyłowych i gazowych charakterystycznych dla emisji komunikacyjnych z maszyn budowlanych i transportowych będą stanowiły ułamek emisji ogólnej z rozbudowywanego odcinka drogi. Nie będą one miały istotnego wpływu na stan sanitarny powietrza atmosferycznego.

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 Wnioskodawca przewiduje:

- stosowanie do podbudowy w miarę możliwości gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
- masy bitumiczne transportowane wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu;
- roboty nawierzchniowe prowadzone będą (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) utrzymywany będzie w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne).

Jak wynika z KIP, realizacja i eksploatacja planowanej inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla stanu sanitarnego powietrza. Analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, że dla żadnego z analizowanych zanieczyszczeń nie będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Przekroczenia nie wystąpią zarówno w przypadku stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ze względu na ochronę roślin. Analizowana inwestycja wpisuje się w określone w programach ochrony powietrza dla strefy pomorskiej, działania naprawcze, opisane jako „utrzymanie dróg w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń poprzez remonty i poprawę stanu nawierzchni dróg, (przebudowa dróg o nawierzchni nieutwardzonej, nasadzenia zieleni, wymiany zniszczonej warstwy ścieralnej jezdni, uporządkowanie systemu odwodnienia)”.

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego. Jak wynika z KIP, wyniki pomiarów hałasu charakteryzowane są równoważnymi poziomami hałasu zmierzonymi w odległości 10 m od źródeł hałasu. 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 dB 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.

Ze względu na przewidywane ponadnormatywne uciążliwości (hałas) związane z rozbudową drogi dla mieszkańców terenów przyległych do trasy prace budowlane w rejonie zabudowań mieszkalnych należy wykonywać jedynie w porze dziennej (w godzinach 6:00-22:00). Zaplecze budowy powinno być ulokowane jak najdalej od budynków o funkcji mieszkaniowej.

Na analizowanym obszarze droga krajowa nr 22 nie sąsiaduje z żadną inną drogą krajową lub wojewódzką, jak również z żadną linią kolejową. W związku z powyższym nie przewiduje się kumulacji oddziaływania hałasu komunikacyjnego z uwagi na dominujący charakter analizowanej drogi.

W fazie realizacji drogi powstawać będą odpady z następujących prac:

- robót ziemnych,
- usuwania nawierzchni z istniejącej jezdni (dotyczy przebudowywanych odcinków dróg lokalnych),
- prac rozbiórkowych istniejących obiektów budowlanych,
- ułożenia nawierzchni,

- wycinki drzew i krzewów,
- przebudowy linii energetycznych, gazociągów, wodociągów i kanalizacji,
- przebudowy istniejących sieci i urządzeń teletechnicznych.

W związku z organizacją placu budowy i zaplecza socjalnego oprócz ww. odpadów powstanie jeszcze pewna ilość odpadów socjalno-bytowych (kod 20 03 04) – szlamy ze zbiorników bezodpływowych, służących do gromadzenia nieczystości, nie zaliczanych do odpadów niebezpiecznych oraz odpady komunalne (szklane i plastikowe butelki, puszki, papier oraz odpady organiczne). Zaleca się segregację odpadów komunalnych na placu budowy.

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 jest zobowiązany 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 potrzeb 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 zaplecza budowy.

Na podstawie danych statystycznych szacuje się, że w ciągu roku na około 2 km 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. Odpady powstające w fazie eksploatacji nie będą magazynowane, lecz przekazane uprawnionym podmiotom celem ponownego wykorzystania (odzysku), unieszkodliwienia lub zdeponowania na składowisku.

Jak wynika ze złożonych dokumentów, planowana inwestycja nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą na etapie budowy, jak i eksploatacji. Niewielka skala przedsięwzięcia, zastosowanie nowoczesnych technologii i przepisów BHP tak w trakcie budowy, jak również doświadczenie Wykonawcy w zakresie realizacji robót budowlanych gwarantują brak zagrożenia wystąpieniem katastrofy budowlanej.

Na potrzeby wykonania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, uzupełnionej materiałami dodatkowymi przez Wnioskodawcę, przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą, która została wykonana w buforze do 2 x 500 m od osi drogi, ze szczególnym uwzględnieniem bufora 2 x 300 m po obu stronach drogi.

Wokół drogi DK 22 większość terenu stanowią od dziesięcioleci użytkowane intensywnie pola rolne.

W buforze stwierdzono występowanie czterech siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG:

- 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*
- 6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*)
- 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*),
- 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe.

Jak wynika z KIP, analizowana inwestycja nieznacznie narusza jeden płat siedliska 9170 Grąd środkowoeuropejski subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*). Utrata siedliska w związku z realizacją inwestycji jest pomijalnie mała 2 017 m² z 35 412 m², tj. 5,7% płatu i zaledwie 1,8% powierzchni tego siedliska zinwentaryzowanej w buforze inwestycji), tym bardziej, że dotyczy skraju płatu. Ubytku tego nie można uznać za znaczący dla siedliska w rejonie.

W badanym obszarze inwentaryzacji stwierdzono występowanie następujących gatunków mchów objętych ochroną częściową: drabik drzewkowaty *Climacium dendroides*, rokitnik pospolity

Pleurozium schreberi, widłoząb miotłowy *Dicranum scoparium*. W związku z realizacją inwestycji zniszczeniu ulegnie jedno stanowisko rokitnika pospolitego *Pleurozium schreberi*.

W lokalnej florze mszaków nie stwierdzono stanowisk gatunków figurujących na czerwonych listach i wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej.

W buforze stwierdzono stanowiska 6 gatunków objętych ochroną. Są to:

- salwinia pływająca *Salvinia natans* – ochrona ścisła,
- grzybień białe *Nymphaea alba* – ochrona częściowa,
- kocanki piaszkowe *Helichrysum arenarium* – ochrona częściowa,
- kruszczyk szerokolistny *Helichrysum arenarium* – ochrona częściowa,
- podkolan biały *Platanthera bifolia* – ochrona częściowa,
- stoplamek krwisty *Dactylorhiza incarnata* – ochrona częściowa.

Na badanym terenie nie stwierdzono stanowisk gatunków z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz zagrożonych. W związku z realizacją inwestycji nie ulegną zniszczeniu stanowiska roślin naczyniowych.

W obszarze inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono chronionych i zagrożonych gatunków grzybów wielkoowocnikowych.

W buforze stwierdzono stanowiska pięciu gatunków porostów objętych ochroną. Są to:

- odnożyca jesionowa *Ramalina fraxinea* – ochrona ścisła, gatunek krytycznie zagrożony,
- odnożyca kępkowa *Ramalina fastigiata* – ochrona ścisła, gatunek krytycznie zagrożony,
- odnożyca opylona *Ramalina pollinaria* – ochrona częściowa, gatunek narażony na wymarcie,
- odnożyca mączysta *Ramalina farinacea* – ochrona częściowa, gatunek narażony na wymarcie,
- wabnica kielichowata *Pleurosticta acetabulum* – ochrona częściowa, gatunek krytycznie zagrożony.

Teren inwestycyjny i bufor badawczy (500 m od osi jezdni) jest ubogi w gatunki – dominują gatunki polifagiczne oraz objęte ochroną częściową. W bardziej wilgotnych miejscach w buforze np. rejon km 309+300 – pozostałości parku pałacowego, km 315+600 Rokocin w buforze dość powszechnie występuje ślimak winniczek *Helix pomatia*. Również powszechnie – zwłaszcza wśród roślinności ogrodowej w buforze występują trzmiele *Bombus* sp. w szczególności kamiennik *B. lapidarius*, ziemny *B. terrestris*, parkowy *B. hypnorum*. W obrębie jeziora Grygorek oraz rzeki Piesienicy w Zblewie odnotowano powszechnie występującą w Polsce ważkę świteziankę dziewicę *Calopteryx virgo* – gatunek ten ma w Europie status zagrożonego – w Polsce jest gatunkiem powszechnie występującym często w „tandemie” ze świtezianką błyszczącą *Calopteryx splendens*. Z gatunków chronionych odnotowanych w buforze inwestycji należy wymienić modliszkę zwyczajną. W przypadku analizowanej inwestycji dojdzie do zajęcia części siedliska modliszki zwyczajnej, jednak ubytek ten będzie pomijalnie mały – w rejonie inwestycji powszechnie występują siedliska dogodne dla tego gatunku.

Wzdłuż praktycznie całego odcinka drogi występują stare okazałe drzewa – głównie lipy, które z dużym prawdopodobieństwem są zasiedlone przez pachnicę. W kilku miejscach (starodroże) u podstawy lip odnaleziono resztki ekskrementów pachnic – to daje podstawę do sformułowania wniosku, że drzewa w podobnym wieku, rosnące wzdłuż DK22 również mogą być zasiedlone przez pachnicę.

Wycinka drzew zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Usuwane będą tylko drzewa i powierzchnie krzewiaste kolidujące z elementami infrastruktury drogowej i towarzyszącej oraz stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wycinka drzew odbywać się będzie pod nadzorem entomologicznym oraz po uzyskaniu decyzji derogacyjnej. Jak zapewnia Wnioskodawca, w związku z dążeniem do minimalizacji strat w zieleni przydrożnej (minimalizacji wycinki drzew i krzewów) oraz biorąc pod uwagę fakt, iż nie jest możliwa dalsza minimalizacja wycinek kolidujących z przedsięwzięciem drzew – przyjęto zasadę przesadzania młodych egzemplarzy drzew o dobrym stanie sanitarnym, jakie zostały nasadzone przez administratora drogi w ostatnich latach w ramach nasadzeń kompensacyjnych. Przesadzenia drzew będą prowadzone zgodnie ze sztuką ogrodniczą pod stałym nadzorem Inspektora Nadzoru Terenów Zielonych. Poza tym nasadzone drzewa i krzewy objęte będą co najmniej trzyletnią gwarancją, a ich stan podlegać będzie zleconemu monitoringowi. Jednocześnie Wnioskodawca dokonał korekty projektu zieleni - maksymalnie zwiększając ilość nasadzeń. Zaprojektowano nasadzenie łącznie ok. 1230 szt. drzew oraz 5640 szt. krzewów.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nadzór przyrodniczy powinien określać na bieżąco zagrożenia drzew niepodlegających wycince w pasie robót budowlanych projektowanej drogi (lub jej sąsiedztwie) i nadzorować zabezpieczanie tych drzew przed mechanicznym uszkodzeniem korzeni i pni. Zabezpieczenia powinny być wykonane zgodnie z wymogami prawa budowlanego oraz ustawy o ochronie przyrody. Drzewa, które unikną wycinki a będą się znajdować w pasie robót budowlanych lub w bliskim jego sąsiedztwie, należy zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami korzeni i pni. Najlepszym sposobem ochrony jest wygrozdzenie powierzchni zlokalizowanej w zasięgu rzutu korony, tj. w odległości minimum 1 – 2,5 m od pnia drzewa. Jeżeli takie rozwiązanie jest niemożliwe, należy bezwzględnie zastosować specjalne osłony dla poszczególnych drzew. Przy ich wykonaniu pnie należy oszalać deskami drewnianymi. Deski powinny sięgać do wysokości dolnych gałęzi koron drzew (co najmniej do 1,5 m wysokości pnia drzewa). W przypadku użycia desek, trzeba zadbać o to, by nie opierały się na sztychach korzeniowych (nabiegach korzeniowych), ale na podłożu. Pomiędzy ekranami z desek a pniem, powinien zostać włożony materiał zapobiegający ich bezpośredniemu przyleganiu, np. materiały jutowe, maty słomiane, rury elastyczne PCV, styropian, które będą amortyzowały ewentualne uderzenia z zewnątrz. Mocowanie wszelkiego rodzaju osłon do pni drzew należy wykonać bez użycia gwoździ. Ostatecznie oszalowanie należy otoczyć sznurem bądź drutem.

W przypadku zbliżenia się prac budowlanych do stref korzeniowych drzew niepodlegających wycince należy zadbać o ich strefę korzeniową poprzez umożliwienie korzeniom poboru wody i soli mineralnych oraz dostęp do powietrza. Należy chronić bryły korzeniowe drzew przed mechanicznym uszkodzeniem, przesychaniem i niską temperaturą. Należy zadbać o to, aby korzenie były odsłonięte możliwie jak najkrócej, aby nie dopuścić do ich przesuszenia. Jeżeli wykopy nie zostaną zakryte tego samego dnia (oraz w czasie upałów) trzeba bryłę korzeniową osłonić matami z geowłókniny lub juty.

W obszarze badań stwierdzono łącznie 9 gatunków płazów podlegających ochronie: rzekotkę drzewną *Hyla arborea*, kumaka nizinnego *Bombina bombina*, grzebiuszkę ziemną *Pelobates fuscus*, ropuchę zieloną *Bufotes viridis*, ropuchę szarą *Bufo bufo*, żabę wodną *Pelophylax kl. esculentus*, żabę moczarową *Rana arvalis*, żabę trawną *Rana temporaria* i traszkę zwyczajną *Lissotriton vulgaris*.

Rzekotka drzewna, kumak nizinny, grzebiuszka ziemna, ropucha zielona i żaba moczarowa podlegają w Polsce ochronie ścisłej. Pozostałe z w/w podlegają ochronie częściowej. Kumak nizinny wymieniany jest w II i IV Załączniku Dyrektywy Siedliskowej, Natomiast rzekotka drzewna, grzebiuszka ziemna, ropucha zielona i żaba moczarowa wymieniane są jedynie w IV Załączniku tej Dyrektywy.

Łącznie stwierdzono 16 zbiorników, w których zaobserwowano rozród płazów. Jak zapewnia Inwestor, w wyniku realizacji inwestycji nie ulegną zniszczeniu żadne zbiorniki wodne stanowiące siedliska lęgowe płazów. Zarówno w okresie wiosennym jak i jesiennym nie obserwowano migracji płazów przez istniejącą drogę DK 22. W obszarze badań stwierdzono występowanie trzech gatunków gadów objętych ochroną częściową – jaszczurkę zwinkę, jaszczurkę żyworodną i zaskronca. Zwinka i żyworódka wymieniane są w IV załączniku Dyrektywy Siedliskowej.

Przed rozpoczęciem prac budowlanych wzdłuż odcinków drogi krajowej należy wykonać tymczasowe ogrodzenie ochronne po obu stronach drogi. Prace budowlane na tym odcinku należy prowadzić pod nadzorem herpetologicznym. Lokalizacja tymczasowych ogrodzeń ochronnych dla płazów: od km 310+700 do km 311+200 obustronnie.

Tymczasowe ogrodzenia obszaru prowadzenia robót będą posiadały następujące parametry i rozwiązania:

- wymiary minimalne:
 - wysokość części nadziemnej – 50 cm,
 - głębokość zakopania w gruncie – min. 10 cm,
 - odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworząc daszek (przewieszkę) o długości min. 5 cm;
- ogrodzenie będzie wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie dołem (poniżej dolnej krawędzi), jak również wspinanie się i przechodzenie górą (także gatunków o dużych zdolnościach wspinania się);
- materiał, z którego wykonane będzie ogrodzenie musi umożliwiać odpowiedni i trwały naciąg, aby nie dopuścić do jego fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia - jako materiału można użyć folii (różnych grubości), brezentu, geotkaniny i geowłókniny; materiał do budowy ogrodzeń powinien być gęsty o zwartej strukturze

(jednorodny lub w postaci gęstej plecionki), nieprzeźroczysty, chropowaty z delikatną fakturą;

- ogrodzenie będzie wsparte na słupkach lub drewnianych palikach długości 100-120 cm i rozstawie 150-200 cm;
- szczególna uwaga zostanie zwrócona na staranne i szczelne wykonanie łączenia sąsiednich pasów materiału oraz zachowanie szczelności przy powierzchni gruntu;
- zakończenia ogrodzeń będą posiadały „zawrotki” w kształcie litery U; końcowe odcinki ogrodzeń (o długości 5 m) będą przebiegać pod kątem prostym do pasa drogi/granicy obszaru budowy.

Ogrodzenie terenu budowy wykonane zostanie pod kontrolą nadzoru herpetologicznego przed rozpoczęciem robót ziemnych i przed okresem sezonowej aktywności płazów. Ogrodzenia muszą pozostać funkcjonalne do 15 października każdego roku, po tym okresie można je zdemontować lub pozostawić na okres zimowy. W przypadku pozostawienia ogrodzeń, przed rozpoczęciem migracji wiosennych należy dokonać kontroli szczelności ogrodzeń z usunięciem wszelkich uszkodzeń i nieszczelności.

Nadzór herpetologiczny, w trakcie wykonywania czynności, powinien na bieżąco podejmować decyzje o lokalizacji wygradzeń – w oparciu o bieżące obserwacje w terenie dotyczące aktywności poszczególnych gatunków w otoczeniu drogi. Do chwytania zostaną zastosowane czerpaki herpetologiczne, do przenoszenia wiaderka (w okresie letnim nie mogą być ciemne z uwagi na szybkie nagrzewanie), do odławiania zostaną zastosowane siatki herpetologiczne).

Dodatkowo podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. Jeżeli jednak powstaną głębokie koleiny ze stagnującą wodą lub zastoiska, powinny być one skontrolowane przed ich zasypaniem ze względu na potencjalną obecność płazów, a w razie ich stwierdzenia należy je odłowić pod nadzorem przyrodniczym.

Choć w ramach inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono intensywnych miejsc migracji płazów, zdecydowano o dostosowaniu do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt przepustu P2 w km 311+003 na rowie melioracyjnym R-P. Obiekt ten znajduje się bowiem na przedłużeniu linii brzegowej jeziora Grygorek, która w sposób naturalny jest szlakiem przemieszczania się zwierząt. Obiekt zostanie wyposażony w obustronne półki dla płazów o szerokości minimalnej 0,5 m oraz przestrzeni nad nimi nie mniejszej niż 0,75 m.

Projektowane zbiorniki (retencyjno – infiltracyjne) zostaną dla płazów udostępnione – ogrodzenie ochronne zapobiegające przedostawaniu się płazów – z pełnych płyt polimerowych lub z laminatów zostanie wykonane pomiędzy tym zbiornikiem a drogą, aby zapobiegać wejściu płazów na jezdnię.

W całym analizowanym obszarze dominuje krajobraz otwarty lub luźno zadrzewiony, dominują agrocenozy z przewagą pól uprawnych. Zabudowa, głównie jednorodzinna zlokalizowana jest we wsiach, i wzdłuż drogi. Droga, przebiega przez tereny oddalone od większych kompleksów leśnych, wyjątkiem jest rejon jeziora Raduńskiego i jeziora Grygorek. W buforze, bezpośrednio przy drodze, pozostałości dawnych parków pałacowych w Miradowie, Sucuminie i w Rokocinie. Agrocenozy są użytkowane, nawożone i opryskiwane. Nie sprzyja to obecności ptaków. Maszyny, sprzęt rolniczy skutecznie zniechęca ptaki do wykorzystywania otoczenia jako miejsc pierzowisk, czy też odpoczynku w trakcie wiosennych/jesiennych migracji. Skład gatunkowy jednoznacznie wskazuje na antropogeniczne, przeciętne otoczenie inwestycji.

Łącznie, w badaniach terenowych stwierdzono występowanie 67 gatunków ptaków. Większość z nich podlega ochronie - 62 gatunki są objęte ochroną ścisłą, 3 gatunki częściową. Pozostałe 2 gatunki to ptaki łowne. 3 spośród stwierdzonych gatunków znajdują się w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Do ciekawszych gatunków odnotowanych w roku 2020 należą: bocian biały, gąsiorek, błotniak stawowy, puszczyk, dzięcioł czarny, żuraw i myszołów.

W kolizji z inwestycją nie stwierdzono siedlisk lęgowych cennych i rzadkich gatunków ptaków. W kolizji z inwestycją pozostają natomiast fragmenty siedlisk żerowiskowych żurawia w km 308+379 oraz bociana białego w km 315+500. Należy jednak wyraźnie wskazać, że rejon analizowanej drogi krajowej nr 22 – ze względu na charakter zagospodarowania rolniczego – obfituje w dogodne żerowiska tych gatunków, a zatem wpływ stosunkowo nieznacznego poszerzenia drogi, skutkującego uszczupleniem żerowisk, będzie dla lokalnych populacji tych gatunków nieodczuwalny.

Ze względu na wymagania ochrony ptaków, wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Wycinka w sezonie lęgowym

jest możliwa wyłącznie w przypadku prowadzenia stałego nadzoru ornitologicznego, który sprawdzać będzie każde przeznaczone do wycinki drzewo i krzew pod kątem występowania na nich gniazd ptaków, a w przypadku stwierdzenia występowania lęgów – wstrzyma prace do czasu wyprowadzenia lęgu przez ptaki bądź uzyska stosowną decyzję derogacyjną na zniszczenie osobników gatunków chronionych.

Na przebiegu inwestycji odnotowano 12 gatunków zwierząt – 4 gatunki chronione polskim prawem (bóbr europejski, wydra europejska, wiewiórka pospolita i jeż wschodni) oraz 8 gatunków ssaków łownych (łoś, dzik, sarna, borsuk, lis, zając szarak, wizon amerykański i kuna domowa). W przypadku wszystkich zinwentaryzowanych na analizowanym terenie gatunków ssaków, realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na stan ich lokalnych populacji. W przypadku uwięzienia małych ssaków na placu budowy, nadzór przyrodniczy (najczęściej jest to niezbędny nadzór herpetologiczny) powinien przenosić takie osobniki w dogodny teren (z dala od inwestycji), tj. położony w odległości min. 500 m poza granicami placu budowy. Nie odnotowano miejsc koncentracji kolizji ze zwierzyną (szlaków migracji). Zwierzyna przemieszcza się (również przez DK 22) wraz z postępem prac rolniczych (pozyskanie zbiorów). W bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego nie stwierdzono obecności kreta. Pojedyncze kopce odnotowano w obrębie zabudowań, podwórek gdzie nie podlega ochronie. Należy podkreślić, iż droga na znacznym odcinku przebiega w otoczeniu pól uprawnych, które są intensywnie użytkowane – orka, nawożenie, opryski – co nie sprzyja obecności *Micromammalia* – objęte ochroną ścisłą. W odniesieniu do gatunków objętych ochroną częściową, w trakcie prac odnotowano pospolite gatunki takie jak mysz leśna *Apodemus flavicollis*, ryjówka aksamitna *Sorex araneus*, nornica ruda *Myodes glareolus*, mysz polna *Apodemus agrarius* i nornik zwyczajny *Microtus arvalis*. W pobliżu jeziora badylarkę pospolitą *Micromys minutus*, oraz ślady obecności (obgryzy) karczownika *Arvicola sp.* Gatunki te występują w buforze – poza liniami rozgraniczającymi inwestycji, gdzie brak jest dla nich dogodnych siedlisk i miejsc występowania – w znacznym stopniu przyczynia się do tego kultura agrarna w otoczeniu inwestycji. Zgodnie z pismem nadleśnictwa Kaliska cyt: „nie przebiegają też żadne szlaki migracji zwierząt [...] nie zanotowano wypadków i kolizji z udziałem zwierzyny.”

W trakcie kontroli prowadzonych w roku 2020 stwierdzono obecność 5 gatunków nietoperzy: mroczek późny *Eptesicus serotinus*, borowiec wielki *Nyctalus noctula*, karlik większy *Pipistrellus nathusi*, karlik drobny *Pipistrellus pygmeus* oraz karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*. Ponadto nagrano osobniki należące do rodzaju *Myotis*. W ramach realizacji planowanej rozbudowy DK22 planowane jest wykonanie oświetlenia drogowego. Jako oświetlenie wykorzystane zostaną lampy LED nie emitujące promieniowania UV lub też lampy sodowe o widmie „ciepłym” i obniżonej emisji UV. Celem przedmiotowych działań jest maksymalne ograniczenie przyciągania owadów przez oświetlenie, a co za tym idzie minimalizacja ryzyka kolizji nietoperzy z pojazdami. W celu zapobieżenia ewentualnym nieumyślnym zniszczeniom siedlisk i stanowisk gatunków chronionych pozostających w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy, zaleca się na czas realizacji inwestycji oznakowanie ich w terenie wyraźnie widoczną taśmą oraz tablicami informującymi o zakazie wstępu na teren siedliska/stanowiska.

Na potrzeby KIP wykonano szczegółowe modelowanie hałasu, celem określenia maksymalnego negatywnego oddziaływania w tym zakresie. W celu jak najdokładniejszej oceny klimatu akustycznego wykonano obliczenia w receptorach na elewacjach budynków rozmieszczonych na każdej kondygnacji (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem.

Z dokumentacji wynika, że obliczenia zostały wykonane dla stanu bez zabezpieczeń akustycznych, a następnie – w miejscach, gdzie prognozowane były przekroczenia, dobrano technicznie możliwe środki minimalizujące negatywne oddziaływanie hałasu.

Zestawienie zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych						
Nazwa ekranu	Początek	Koniec	Strona drogi	Wysokość [m]	Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu
EZ1	307+379	307+422	Prawa (południowa)	3	43	Mieszany
EZ2	309+653	309+677	Lewa (północna)	3	24	Mieszany
EZ3	309+677	309+751	Lewa (północna)	4,5	75	Mieszany
EZ4	315+265	315+325	Lewa (północna)	3	60	Mieszany

Wymagania w zakresie izolacyjności akustycznej paneli ustalono wg normy PN-EN 1793-2. Dla wszystkich paneli akustycznych klasę izolacyjności akustycznej ustala się jako B3 (izolacyjność DL_R powyżej 24 dB). Nie dopuszcza się stosowania przerwy pomiędzy poziomem terenu, a podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej betonowej podstawy ekranów, np. w celu odprowadzenia wód opadowych. Wymagania w zakresie własności pochłaniających paneli ustalono wg normy PN-EN 1793-1. Wszystkie proponowane ekrany, muszą być wykonane z materiału pochłaniającego od strony drogi (paneli aluminiowych) - jednolite wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku DL_{α} nie może być mniejszy niż 8 dB (klasa min. A3). Na obecnym poziomie techniki motoryzacyjnej nie jest możliwe całkowite wyeliminowanie uciążliwości środowiskowych pochodzących od ruchu pojazdów po drogach. Realizacja inwestycji ma wpłynąć pozytywnie na stan klimatu akustycznego. Związane jest to z wymianą zniszczonej nawierzchni na nową, co wpłynie na ograniczenie hałasu generowanego na styku kół i jezdni.

Zaproponowane w KIP zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych są kompromisem mającym na celu zapewnienie maksymalnie korzystnego klimatu akustycznego przy jednoczesnej ochronie układu przestrzennego i zapewnieniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na analizowanej drodze, co jest kluczowym elementem stanowiącym główny cel planowanej inwestycji. Ze względu na brak technicznych możliwości zabezpieczenia wszystkich budynków zlokalizowanych w sąsiedztwie pasa drogowego, przewiduje się po zakończeniu realizacji inwestycji wykonanie pomiarów kontrolnych w zakresie jakości klimatu akustycznego w celu określenia faktycznego poziomu hałasu przy drodze krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański.

W otoczeniu projektowanej drogi będą występować vibracje związane z ruchem pojazdów. W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia powstawanie vibracji związane będzie głównie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Są to głównie maszyny służące do zagęszczania gruntu, warstw asfaltowych, urządzenia obrotowe. Przenoszenie vibracji następuje poprzez drgania gruntu (powodujące rozprzestrzenianie się vibracji po terenie) oraz poprzez fale powietrzne. Zjawisko drgania ośrodka jest wykorzystywane podczas operacji przygotowania podłoża drogi, formowania nasypów oraz warstw podbudowy drogi i samej nawierzchni drogowej. Wymienione operacje są wykonywane przy użyciu specjalistycznych maszyn tj. walców vibracyjnych, które do zagęszczania gruntu oprócz zwykłego nacisku na podłoże wywieranego przez koła walca dodatkowo wzbudzają vibracje (np. poprzez zastosowany układ hydrauliczny). Vibracje mechaniczne z kół walca przenoszone są do gruntu powodując jego drgania, a dzięki temu ściślejse wzajemne ułożenie cząstek gruntu we wzbudzonym ośrodku. Na obecnym etapie opracowania z uwagi na brak szczegółowego harmonogramu prac oraz liczby maszyn i czas ich pracy nie ma możliwości wykonania oszacowania zasięgu drgań na podstawie obliczeń. Drgania będą głównie odczuwane przez pracowników obsługujących maszyny budowlane. Ostatecznie zasięg oddziaływania drgań zależeć będzie od wybranej technologii prac (wyboru dokona wykonawca prac budowlanych, którego obowiązkiem, przed rozpoczęciem prac, będzie zinventaryzowanie stanu technicznego obiektów występujących w bezpośrednim sąsiedztwie robót i monitorowanie, czy prace budowlane nie wpływają na ten stan w czasie trwania budowy).

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Nie jest zlokalizowane na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. W związku z powyższym, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady

Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 poz. 1911 i 1958) przy zachowaniu uwarunkowań zawartych w niniejszej decyzji.

Inwestycja nie wpłynie znacząco na gatunki i siedliska priorytetowe i nie będzie oddziaływała na obszary Natura 2000. Nie spowoduje również ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych dla Jednolitych Części Wód, na które oddziałuje.

Analizując położenie geograficzne oraz skalę i charakter przedsięwzięcia, brak jest podstaw do tego aby przypuszczać, iż realizacja inwestycji mogłaby spowodować modyfikację warunków ekologicznych ostoi, i jednocześnie:

- wpłynąć na pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których zostały wyznaczone w/w obszary Natura 2000,
- wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone,
- pogorszyć integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innymi obszarami.

Na uwagę zasługuje fakt, iż planowana inwestycja w istotny sposób korzystnie wpłynie na bezpieczeństwo lokalnego ruchu drogowego. Droga krajowa nr 22 prowadzi ruch lokalny oraz pełni funkcję dowozu w miejsca wypoczynku letniego. Celem inwestycji jest więc poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi poprzez dostosowanie parametrów drogi do wymaganej klasy technicznej oraz zapewnienie właściwych warunków podróży dzięki przebudowie skrzyżowań, korekcji geometrii łuków poziomych i pionowych trasy, skutecznemu odwodnieniu drogi, wybudowaniu zatok autobusowych oraz wyłączeniu ruchu pieszo-rowerowego poza obręb jezdni.

Podsumowując należy stwierdzić, że po dokonaniu analizy powyższych kryteriów, w tym skali, rodzaju przedsięwzięcia, a także biorąc pod uwagę możliwe jego oddziaływanie na środowisko, Wójt Gminy Starogard Gdański wyraził zgodę na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański, bez konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym uznał, iż realizacja w/w przedsięwzięcia, nie pociągnie za sobą zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi oraz nie będzie źródłem negatywnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska przy zastosowaniu zaproponowanych oraz narzuconych w decyzji działań i środków ochrony.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

POUCZENIE

- 1) *Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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 2021 r., poz. 247 ze zm.). Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.*
- 2) *Złożenie wniosku o którym mowa w pkt 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.*
- 3) *Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy.*

- 4) *Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia.*
- 5) *W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.*


The red stamp contains the text "WÓJF" in a stylized font. Below the signature, the name "Magdalena Forc-Cherek" is printed in red.

Magdalena Forc-Cherek

Załącznik:

- 1) Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.
- 2) Wykaz działek obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Otrzymują:

- 1) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk,
- 2) strony postępowania poprzez obwieszczenie,
- 3) a/a.

Do wiadomości:

- 1) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Starogardzie Gd., ul. Kanałowa 5, 83-200 Starogard Gd.
- 2) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk,
- 3) Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE - Zarząd Zlewni w Tczewie, ul. 30 Stycznia 50, 83-110 Tczew.

**ZAŁĄCZNIK nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
PPN.6220.12.2021 z dnia .11.2021 r.**

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie 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.

Powierzchnia przedsięwzięcia wyniesie łącznie 42 ha, w tym:

- powierzchnia projektowanej nawierzchni bitumicznej dróg: ok. 102 000 m²,
- powierzchnia łączna projektowanych zatok autobusowych: ok. 1 350 m²,
- powierzchnia projektowanych dróg rowerowych i ciągów pieszo - rowerowych: ok. 36 000 m²,
- powierzchnia projektowanych chodników: ok. 7 800 m²,
- powierzchnia łączna projektowanych skarp i zieleni: ok. 183 000 m².

Prace będą wykonywane ręcznie i mechanicznie z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP i Ppoż. oraz z utrzymaniem dostępności do drogi. Przewidziany sposób prowadzenia robót budowlanych jest zgodny z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz z ustawą o drogach publicznych. Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w obszarze istniejącego pasa drogowego.

Ze względu na zakres inwestycji nie przewiduje się jej etapowania. Można natomiast przedstawić kolejność robót związanych z realizacją inwestycji.

Przewidywana kolejność realizacji obiektów:

- wycinka kolidującej zieleni,
- przebudowa kolizji istniejącej sieci uzbrojenia terenu i linii napowietrznych Sn i nn,
- prace rozbiórkowe i wyburzeniowe,
- przebudowa przepustów,
- budowa kanalizacji deszczowej i elementów odwodnienia powierzchniowego,
- rozbudowa drogi krajowej nr 22 oraz skrzyżowań z innymi drogami,
- przebudowa istniejących dróg i zjazdów,
- przebudowa rowów odwodnieniowych,
- budowa ciągu pieszo-rowerowego, chodników i przystanków autobusowych,
- budowa ekranów akustycznych,
- budowa urządzeń bezpieczeństwa i oznakowanie drogi,
- oznakowanie projektowanych i przebudowywanych odcinków dróg.

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 krajowej nr 22 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 jednie 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 zbudowanych oraz poza tymi obszarami. W sposób który umożliwia kierowcy jednoznaczną 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.

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.

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 odbywało za pomocą wpustów deszczowych odprowadzających wody opadowe do kanalizacji deszczowej i dalej do rowów drogowych.

Zgodnie z wytycznymi Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego przy drodze krajowej nr 22 w Sucuminie zaprojektowano Miejsce Kontroli Pojazdów. Jest ono zlokalizowane ok. km 313+000, po prawej stronie drogi krajowej i obsługuje wyłącznie kierunek ruchu w stronę Starogardu Gdańskiego. 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.

W miejscach w których obecnie istnieją przystanki autobusowe zostały zaprojektowane pary przystanków w obu kierunkach. Niekiedy następuje nieznaczne przemieszczenie przystanku w stosunku do istniejącej lokalizacji ze względu na występowanie skrzyżowań, łuków w planie czy ograniczenia wynikające z istniejącego zagospodarowania terenu (np. zjazdu). Wszystkie przystanki są wyposażone w pełnowymiarowe zatoki autobusowe, perony autobusowe szer. 2 m z dojazdami w postaci chodników szer. 2 m i miejsca na wiaty autobusowe o wymiarach 6 x 1,5 m. Pomiędzy przystankami wyznaczono przejścia dla pieszych. Przewiduje się w każdym tego typu przypadku ograniczenie prędkości do 70 km/h (na obszarach zabudowanych do 50 km/h). Wszystkie zatoki mają nawierzchnię z kostki kamiennej, a chodniki z kostki betonowej. Łącznie zaprojektowano 12 przystanków autobusowych. Oprócz tego w Sucuminie zlokalizowana jest jeszcze jedna para przystanków autobusowych przy drodze krajowej nr 22.

Na całej długości projektowanego odcinka drogi krajowej zaprojektowany został ciąg pieszo – rowerowy (dalej CPR) szer. 2,55 – 3,00 m o nawierzchni bitumicznej. Na terenie zabudowy szerokość CPRu wynosi 3,00 m poza nimi 2,55 m. Jest on usytuowany w odległości min 5 m od jezdni drogi krajowej – najczęściej min. 7 m. Jedynie na krótkich odcinkach w obszarach zabudowanych ciąg pieszo – rowerowy niemal przylega do jezdni. Na odcinkach na których CPR przylega do krawędzi dodatkowej jezdni do jego szerokości nie jest wliczana szerokość krawężnika. Co ok. 500 m (na obszarze miejscowości co ok. 200 m) wzdłuż ciągu pieszo – rowerowego zaprojektowane zostały punkty postoju dla rowerzystów w postaci poszerzonego pobocza ciągu o wymiarach 2 x 4 m. Co ok. 3-4 km zaprojektowano większe miejsca parkingowe dla rowerzystów o wymiarach ok. 30 m², które w przyszłości mogą być wyposażone w elementy małej architektury.

Z uwagi na charakter zagospodarowania otoczenia drogi oraz liczne skrzyżowania oświetlić trzeba większą część projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22. Zaprojektowano pięć odcinków oświetlenia ulicznego:

- od km 306+793 do km 307+900 (obszar zbudowany m. Zblewo),
- od km 309+000 do km 310+100 (odcinek czterech skrzyżowań w m. Miradowo),
- od km 311+000 do km 312+050 (obszar trzech skrzyżowań w m. Sucumin),
- od km 313+100 do km 313+600 (na odcinku skrzyżowania w m. Sucumin wyłączonego z zakresu opracowania),
- od km 314+400 do km 316+920 (obszar m. Rokocin).

Oświetlenie planuje się zaprojektować na odcinku o łącznej długości ok. 5,4 km.

Nowoprojektowane oświetlenie jest zasilane z projektowanych rozdzielnic oświetleniowych. Oświetlenie zaprojektowano z wykorzystaniem opraw LED. Montaż opraw na wysięgnikach $h = 1$ m, na słupach stalowym o wysokości 8 - 12 m. Dla oświetlenia przejść dla pieszych stosować oprawy z asymetrycznym rozsyłem światła, montowane na słupach stalowych o wysokości 6 m.

Demontażowi będą podlegały wszystkie istniejące oprawy oświetleniowe znajdujące się w obszarze budowanej drogi oraz kolidujące z nowoprojektowanym układem drogowym.

Na projektowanym odcinku drogi na całej długości drogi projektowana jest budowa kanału technologicznego. Kanały technologiczne wykorzystywane będą do wykonania sieci teletechnicznej służącej do komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów w pasie drogowym.

Na projektowanym odcinku rozbudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Starogard Gdański przebiegają odcinki napowietrznych oraz kablowych linii elektroenergetycznych nn-0,4kV i SN-15kV. Konieczność wykonania przebudowy kolizji istniejących urządzeń elektroenergetycznych wynika z przebudowy układu drogowego przedmiotowej drogi. Przebudowa będzie wykonana jedynie w niezbędnym zakresie.

Linie elektroenergetyczne napowietrzne i kablowe nn-0,4kV oraz SN-15kV wymagają przebudowy poprzez przełożenie lub osłonięcie istniejących linii kablowych, przewieszenie lub wykonanie nowych odcinków linii napowietrznych i kablowych nn-0,4kV oraz SN-15kV na fragmentach kolidujących z projektowanym układem drogowym.

Na projektowanym odcinku drogi w obszarze pasa drogowego przebiega szereg doziemnych i napowietrznych linii telekomunikacyjnych. Konieczność wykonania przebudowy kolizji istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wynika głównie z budowy ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż drogi krajowej ale także ze względu na projektowane poszerzenia jezdni w obszarach skrzyżowań oraz projektowane zatoki autobusowe. Linie telekomunikacyjne napowietrzne i kablowe wymagają przebudowy poprzez przełożenie lub osłonięcie istniejących linii kablowych, przewieszenie lub wykonanie nowych odcinków linii napowietrznych i kablowych na fragmentach kolidujących z projektowanym układem drogowym.

Równolegle z wykonywanym projektem budowlanym rozbudowy drogi krajowej nr 22 opracowywana jest dokumentacja projektowa budowy Obwodnicy Starogardu Gdańskiego. Obie inwestycje pokrywają się nieznacznie na odcinku przed miejscowością Sucumin. W związku z tym dokonany został podział realizacji robót na dwa zadania. Pierwsze od Zblewa do Sucumina i drugie od Sucumina do Starogardu Gdańskiego. Rozwiązania projektowe na odcinku m. Sucumin zakładają wykonanie projektowanych robót przed budową ww. obwodnicy. W okolicach km 314+000 planowana jest budowa węzła, na którym będzie się krzyżowała droga krajowa nr 22 z obwodnicą, drogą powiatową nr 2703G oraz drogą gminną nr 213021G.


WOJT
Magdalena Forc-Cherek

**ZAŁĄCZNIK nr 2 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
PPN.6220.12.2021 z dnia .11.2021 r.**

**WYKAZ DZIAŁEK OBEJMUJĄCYCH PRZEWIDYWANY TEREN, NA KTÓRYM BĘDZIE
REALIZOWANE PRZEDSIĘWZIECIE**

L.p.	Powiat	Gmina	Obręb	Nr Działki
1	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/2
2	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/1
3	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/3
4	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/17
5	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/4
6	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/5
7	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/6
8	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/7
9	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/8
10	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/9
11	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1434/4
12	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	696/1
13	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1434/1
14	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	696/3
15	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1437
16	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	697/1
17	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	699/1
18	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	699/4
19	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	702
20	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	701
21	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	703/6
22	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	703/1
23	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1401/2
24	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1402
25	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1403
26	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1404
27	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1405/2
28	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1401
29	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1406
30	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/2
31	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/1
32	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/16
33	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/17
34	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/18
35	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/46
36	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/39
37	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/40
38	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/41
39	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/42
40	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/43
41	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	706/44

L.p.	Powiat	Gmina	Obręb	Nr Działki
42	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	707/21
43	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/12
44	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	711/7
45	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	709
46	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	711/6
47	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	714/8
48	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	715
49	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	716
50	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/10
51	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/14
52	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	717
53	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/15
54	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	738
55	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	737
56	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	736
57	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	723
58	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	712/16
59	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	739
60	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	746/1
61	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	746/2
62	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	747/9
63	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	747/8
64	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	748
65	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	750/15
66	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	1456
67	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	749
68	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	768/2
69	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	768/3
70	Starogard Gd.	Zblewo	Zblewo	768/1
71	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	23
72	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	22/17
73	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	22/16
74	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	22/19
75	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	25
76	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	24/4
77	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	26/19
78	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	26/1
79	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	26/11
80	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	26/12
81	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	24/1
82	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	26/17
83	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	27
84	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	56/4
85	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	56/32
86	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	52/4
87	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	52/1

L.p.	Powiat	Gmina	Obręb	Nr Działki
88	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	51/2
89	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	49/1
90	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	49/3
91	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	48/1
92	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	48/2
93	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	48/3
94	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	46
95	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	49/12
96	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	45/2
97	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	45/1
98	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	44
99	Starogard Gd.	Zblewo	Miradowo	47
100	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	138
101	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	137
102	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	132
103	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	140/1
104	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	140/2
105	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	140/3
106	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	140/4
107	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	141
108	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	142/1
109	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	359
110	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	143
111	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	144/3
112	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	147/9
113	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	146
114	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	110/5
115	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	110/11
116	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	110/1
117	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	109/2
118	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	109/1
119	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	108/2
120	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	108/1
121	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	105
122	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	362
123	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	103/2
124	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	102/2
125	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	111/1
126	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	101
127	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	100/1
128	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	99
129	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	98/1
130	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	98/5
131	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	102/1
132	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	98/4
133	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	190/2

L.p.	Powiat	Gmina	Obręb	Nr Działki
134	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	190/1
135	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	192/1
136	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	192/2
137	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	193/1
138	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	193/2
139	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	196
140	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	363/1
141	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	363/2
142	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	357/40
143	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	197/1
144	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	199/1
145	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	199/3
146	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	200/2
147	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	201
148	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	202
149	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	361/3
150	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	361/1
151	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	204
152	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	205/9
153	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	205/11
154	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	36
155	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	35
156	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	34
157	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	111/9
158	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	111/3
159	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	37/28
160	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	107/12
161	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	107/1
162	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	107/7
163	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	106
164	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	39
165	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	38/1
166	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	38/2
167	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	37/29
168	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	237/1
169	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	37/13
170	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	37/20
171	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	111/6
172	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	107/8
173	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	107/9
174	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	123/3
175	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	123/2
176	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	123/1
177	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	112
178	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	107/3
179	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Sucumin	111/5

L.p.	Powiat	Gmina	Obręb	Nr Działki
180	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	42/24
181	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	42/15
182	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	43
183	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	44/1
184	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	44/2
185	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	47/1
186	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	48
187	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	47/2
188	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	50/2
189	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	50/3
190	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	50/4
191	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	50/5
192	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	50/8
193	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	50/9
194	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	51/15
195	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	49/3
196	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	51/16
197	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	51/4
198	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	51/5
199	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	51/11
200	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	51/7
201	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	52/1
202	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	52/8
203	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	52/3
204	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	54/10
205	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	54/31
206	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	54/30
207	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	54/28
208	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	55/4
209	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	55/3
210	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	54/12
211	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	54/11
212	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	36/2
213	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	35/4
214	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	35/3
215	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	58/10
216	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	58/8
217	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	67
218	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	75/29
219	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	58/4
220	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	58/7
221	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	75/28
222	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	75/12
223	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	75/16
224	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	349
225	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	74/7

L.p.	Powiat	Gmina	Obręb	Nr Działki
226	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	74/4
227	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	74/11
228	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	73/6
229	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	73/5
230	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	84/1
231	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	304/3
232	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	80/1
233	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	307/1
234	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	80/6
235	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	79/3
236	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	80/2
237	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	79/5
238	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	79/8
239	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	297
240	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	79/1
241	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	295/4
242	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	295/2
243	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	295/3
244	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	295/1
245	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	78/1
246	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	78/2
247	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	78/3
248	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	56
249	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	112
250	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	113
251	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	114
252	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	101
253	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	99/3
254	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	98/1
255	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	98/2
256	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	98/3
257	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	95/17
258	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	95/2
259	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	96
260	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	210
261	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	211
262	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	95/15
263	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	94/2
264	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	94/6
265	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	94/1
266	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	94/27
267	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	94/8
268	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	93/14
269	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	94/12
270	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	93/1
271	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	93/13

L.p.	Powiat	Gmina	Obręb	Nr Działki
272	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	93/3
273	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	92/5
274	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	92/1
275	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	92/2
276	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	92/3
277	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	92/7
278	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	90
279	Starogard Gd.	Starogard Gd.	Rokocin	89/2



WÓJT

Magdalena Forc-Cherek

