

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

p. P. Słobucki
10.09.20
Joh
DIF
wg karp.
M.
8.09.20.

BURMISTRZ MIASTA
CHOJNICE
Stary Rynek 1
89-600 Chojnice

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
KANCELARIA OGÓLNA

KM 6220.1.2017
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ŚRODOWISKA I ROLNICTWA

WPRZYJĘŁO 2020-09-07
8752091 222
nr z rejestru przesyłek wpływających
PP 106/2019 Agnieszka Kilanowska

Wpłynęła data 08.09.2020
M307
Nr 106/2019
Podpis

WPRZYJĘŁO 09-09-2020
nr z rejestru przesyłek wpływających
Podpis

Chojnice, 12.11.2019 roku.

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 4 w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 80 ust. 1, art. 82 ust. 1, 2 oraz art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2016r., poz. 71) w związku z §4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28.04.2017 roku Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk złożonego przez pełnomocnika Zarządu Dróg Wojewódzkich Piotra Urbańskiego, przedstawiciela firmy HIGHWAY SP. z o.o. z siedzibą ul. Złota 20, 80-297 Banino (data wpływu do tut. Urzędu: 04.05.2017r.), uzupełnionego pismem z dnia 15.05.2017r (data wpływu 16.05.2017r.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w ramach zadania pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”, wpisanego do publicznie dostępnego wykazu - karta 40/2017;

orzekam

ustalić środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” planowanego do realizacji przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku reprezentowanym przez pełnomocnika Zarządu Dróg Wojewódzkich Piotra Urbańskiego, przedstawiciela firmy HIGHWAY SP. z o.o. z siedzibą ul. Złota 20, 80-297 Banino.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice w całości w województwie pomorskim, w powiecie chojnickim, na terenie miasta Chojnice (po jego zachodniej stronie) oraz częściowo na terenie gminy Chojnice. Początek analizowanego odcinka zlokalizowany jest na skrzyżowaniu DW212 z ul. Bytowską, koniec na skrzyżowaniu DW212 z ul. Sępoleńską.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 121/3, 149/39, 149/15, 149/8, 2343/25, 2343/19, 2343/20, 2343/1, 2343/27, 2343/28, 2343/12, 2343/22, 2343/21, 2343/11, 2343/7 (po podziale dz. nr 2343/29), 2343/8, 136/16, 136/17 (po podziale dz. nr 5339), 156/20, 156/46, 156/44, 156/48, 156/50, 156/52, 156/53, 156/29, 156/28, 156/31, 156/32, 156/45, 156/49, 156/47, 156/51, 156/18, 156/5, 156/78, 156/76, 2288/3, 2288/5, 106/2, 106/1, 107/16, 107/15, 4609, 107/13, 107/19, 4623, 108/4, 108/5, 4626, 4625, 4624, 110/7, 105/1, 110/8, 105/18, 110/9, 110/24, 105/19, 110/25, 105/24, 105/47, 105/46, 105/48, 105/15, 96/3, 4371/16 (po podziale dz. nr 4371/23, 4371/18, 4371/19, 4371/20, 4371/22, 4371/17, 4371/24, 4371/21), 4371/5, 4370/1, 4371/6, 4371/11, 4371/10, 4371/4, 4370/2, 4371/1, 4371/8, 4371/9, 4371/15, 4371/12, 4371/13, 4371/14, 84/3, 82/5,

11.09.2020
P

83/2 (po podziale dz. nr 83/28), 216/7, 217, 218, 219, 45/5, 65, 66/1, 67/1, 67/9, 67/6, 67/7, 67/8, 64/1, 3023, 45/6, 220/4, 3024, 45/7, 3025, 43/5, 44/1, 42/2, 42/1, 46/5, 46/6, 40/5, 109/11, 109/12, 109/3, 109/5, 109/9, 109/10, 109/13, 109/14, 110/22, 110/11, 110/12, 110/13, 110/14, 110/26, 110/15, 110/21, 110/16, 110/2, 5224, 110/30, 110/31, 110/4, 108/6, 86/30, 86/57, 82/19 (po podziale dz. nr 82/33, 82/26, 82/31, 82/32), 82/18, 45/3, 49/7, 51/6, 51/7, 51/8, 51/9, 3026, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3251, 3070, 3071, 19/6 (po podziale dz. nr 19/7, 19/8), 21/5 (po podziale dz. nr 21/7, 21/6, 21/10/21/9), 20/10, 20/2, 20/4, 21/2, 22/8, 23/4, 23/5, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3266, 3267, 3268, 3125, 3077/1, 3077/2, 27/32, 27/33, 22/12, 21/4, 24/1, 25/1, 26/20, 26/16, 26/15, 26/14, 26/19, 26/3, 26/7, 26/4, 26/5, 26/6, 26/9, 26/12, 6/2, 4431, 4419 po podziale dz. nr 4419/2, 4419/1, 4419/3), 4420, 4421, 4423, 4424, 4425, 4426, 4422, 1/13, 1/14 (po podziale dz. nr 1/23), 1/12, 1/11, 1/5, 1/15, 1/17, 1/16, 1/18, 1/20, 4432, 4433/3, 4433/2, 4433/1, 4433/8, 4433/9, 4433/12, 4433/13, 4433/14, 4433/19, 4433/17, 237/626, 237/627, 4433/18, 237/663, 237/664, 237/628, 237/629, 237/630, 237/631, 237/632, 237/633, 237/634, 237/635, 237/636, 237/637, 237/638, 237/640, 237/654, 237/655, 237/576, 237/574, 237/649, 237/650 (po podziale dz. nr 237/683, 237/682), 237/657, 237/585, 237/586, 237/587, 237/588, 237/581, 237/595, 237/597, 237/596, 237/594, 237/603, 237/598, 237/602, 237/599, 237/600, 237/593, 237/623, 237/624, 4433/7, 237/277, 237/275, 237/672, 237/673, 237/668, 237/667, 237/671 (po podziale dz. nr 237/688, 237/687, 237/686, 237/689), 245/2 (po podziale dz. nr 245/5), 245/1, 237/606, 237/607, 237/670, 237/509, 237/317, 237/506, 237/318, 237/516, 237/360, 237/359, 237/365, 237/358, 237/507, 237/565, 237/564, 237/566, 237/292, 237/291, 237/290, 237/658, 237/508 (po podziale dz. nr 237/695, 237/694, 237/693, 237/692), 237/660, 237/661, 237/662, 237/499, 237/498, 270/7, 270/6, 297/3, 297/4, 297/5, 298/5, 301/4, 310, 299/3, 299/4, 299/1, 280, 281/1, 282/1, 283/2, 282/2 (po podziale dz. nr 282/3, 282/4, 282/5), 303/2 (po podziale dz. nr 303/5), 4369, 4365, 285/8 (po podziale dz. nr 285/10, 285/11), 272/61 (po podziale dz. nr 272/62, 272/63), 292/3, 292/4, 292/5, 294/4, 294/3, 294/2, 294/1, 2539, 637/38, 619, 622, 613/4, 294/5, 295/4, 292/9, 156/35, 156/90, 156/91, 105/13, 156/12, 105/20, 105/21, 105/14, 86/32, 86/44, 86/56, 2284/14, 2284/13, 81/24, 81/13, 3042, 3044, 237/591, 237/592, 237/579, 237/580, 237/590, 237/669, 297/6, 300 w obrębie geodezyjnym Chojnice [0001] oraz na działkach nr 173/93, 173/7, 173/97, 173/95, 173/105 w obrębie geodezyjnym Niezychowice [0016].

Obecnie teren przeznaczony na drogę nie jest zagospodarowany, w większości są to tereny niezabudowanych działek, terenów rolniczych i łąkowych z pojedynczą zabudową jednorodzinną na obszarze zabudowującego się przedmieścia miasta Chojnice. Ze względu na to iż cały obszar traktowany jest jako tereny perspektywicznego rozwoju miasta, przebieg drogi został utrwalony w dokumentach planistycznych, takich jak Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W otoczeniu nowoprojektowanej drogi znajdują się:

- szereg budynków wolno stojących w obrębie miejscowości (w tym Osiedle Kolejarsz, Osiedle „Bytowskie”)
- rozproszona pojedyncza zabudowa zagrodowa na terenach pól uprawnych,
- przedsiębiorstwa prowadzące działalność gospodarczą i rzemieślniczą,
- niezabudowane działki,
- obszary rolne,
- zadrzewienia przydrożne.

Podstawowymi zmianami w istniejącej infrastrukturze zagospodarowania terenu są:

- budowa drogi wojewódzkiej w nowym przebiegu o długości 3,08 km i nośności konstrukcji nawierzchni jezdni 115 kN/oś,

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

- budowa chodnika,
- budowa ścieżki rowerowej,
- budowa ciągu pieszo-rowerowego,
- budowa lub przebudowa skrzyżowań z innymi drogami,
- budowa lub przebudowa obiektów inżynierskich, między innymi takich jak obiekty mostowe, przepusty i konstrukcje oporowe,
- budowa oraz przebudowa oświetlenia drogi,
- budowa oraz przebudowa odwodnienia drogi – kanalizacja deszczowa, rowy odwadniające, zbiorniki retencyjne,
- regulacja koryta cieku naturalnego (Rowu Zachodniego) na wysokości ul. Asnyka.
- wprowadzenie organizacji ruchu drogowego uwzględniającej elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. wyspy uspokajające ruch oraz azyle dla pieszych, dedykowane doświetlenia przejść dla pieszych (oświetlenie typu LED) i inne.
- budowa sygnalizacji świetlnej w tym sygnalizacji świetlnej wzbudzanych na przejściach dla pieszych (jeżeli zajdzie taka potrzeba),
- budowa albo przebudowa niezbędnej infrastruktury – obiektów inżynierskich takich jak: przepusty, murki oporowe, ogrodzenia, schody, konstrukcje wsporcze itp. w zakresie zapewniającym poprawne rozwiązanie zarówno nowoprojektowanych jak i przebudowywanych elementów,
- przebudowa kolidującego uzbrojenia podziemnego i naziemnego w zakresie wynikającym z potrzeb przedmiotowej inwestycji oraz uzasadnionych wymogów poszczególnych administratorów sieci,
- wycinka drzew, wynikająca z zakresu przedmiotowej inwestycji,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego,
- wykonanie urządzeń ochrony środowiska,
- odtworzenie granic nieruchomości bezpośrednio stykających się z projektowanym pasem drogowym,
- regulacja istniejącego pasa drogowego,
- wykonanie dokumentacji podziałowej nieruchomości pod projektowany pas drogowy.

Parametry techniczne projektowanych ulic zostały określone na podstawie 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. Nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami) i kształtują się następująco:

Parametr techniczny	Wielkość
Klasa techniczna ulicy	G
Typ przekroju	Uliczny
Prędkość projektowa	$V_p = 50 \text{ km/h}$
Prędkość miarodajna	$V_m = 60 \text{ km/h}$
Przekrój poprzeczny	1x2
Szerokość pasa ruchu	2 x 3,50 m
Szerokość jezdni	7,0 m
Szerokość chodnika	zmienna, min. = 1,50 m
Obciążenie obliczeniowe	115 kN/oś

W ramach inwestycji zaprojektowano skrzyżowania:

- w km 0+000 skrzyżowanie typu małe rondo z ulicą Bytowską i ulicą Leśną, o średnicy zewnętrznej 30,0m. szerokości jezdni 6,0 m, opaski wybrukowanej 3,0 m,
- w km 0+427 z ulicą Zamieście, jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe z dostosowaniem do sygnalizacji świetlnej;

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

- w km 1+100 z ulicą Żeromskiego i KDL056, jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe z wydzielonymi pasami dla relacji w lewo z dostosowaniem do sygnalizacji świetlnej;
- w km 1+798 skrzyżowanie typu małe rondo z ulicą Człuchowską, o średnicy zewnętrznej 32,0m, szerokości jezdni 6,0 m, opaski wybrukowanej 3,0m,
- w km 2+551 z planowaną ulicą 11KDL i drogą prowadzącą do terenów rozwojowych, jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe z dostosowaniem do sygnalizacji świetlnej, z wydzielonym pasem do relacji w lewo z kierunku południowego do terenów rozwojowych, z zachowanym trójkątem widoczności z wlotu podrzędneho;
- w km 3+080 skrzyżowanie typu małe rondo z ulicą Sępoleńską i łącznicami węzła DK22 – DW 212, o średnicy zewnętrznej 32,0m, szerokości jezdni 6,0m, opaski wybrukowanej 3,0m.

Projektowana inwestycja w swoim zakresie obejmuje budowę/przebudowę dziesięciu zjazdów indywidualnych, dwóch zatok autobusowych oraz zatoki ITD.

Ze względu na występowanie w podłożu gruntowym warstw nienośnych i słabonośnych w niektórych lokalizacjach nie jest możliwe bezpośrednie posadowienie nasypu drogowego. Z tego też względu w następujących lokalizacjach zaprojektowano wzmocnienie podłoża gruntowego:

Kilometraż	Grupa nośności podłoża gruntowego	Metoda wzmocniania
0+000 – 0+830	G1	
0+830 – 1+160	G4	
1+160 – 1+460	G4*	wzmocnienie metodą Solidyfikacji
1+460 – 1+790	G4*	wzmocnienie metodą pali przemieszczonych
1+790 – 2+240	G4	
2+240 – 2+430	G4*	wzmocnienie metodą Solidyfikacji
2+430 – 2+850	G4	
2+850 – 3+080	G1	

Kryterium doboru metody stanowiła głębokość zalegania gruntów nienośnych, które określono w następujący sposób:

- wymiana gruntu: do głębokości 1,5m
- metoda Solidyfikacji: od 1,5 do 5 m głębokości
- metoda pali przemieszczeniowych: powyżej 5 m zalegania gruntów nienośnych.

Wzmocnienie palami przemieszczeniowymi polega na utworzeniu w podłożu gruntowym sztywnych inkluzji żelbetowych, które będą na sobie koncentrowały naprężenie pochodzące od ciężaru nasypu. Metoda ta dobrze sprawdza się w warunkach gruntów słabych, tj. organicznych i spoistych oraz luźnych piasków. Poprzez przemieszczenie pala podczas jego instalacji następuje dodatkowe zagęszczenie materiału wokół jego pobocznic, co polepsza współpracę pala z gruntem.

Po wykonaniu platformy roboczej oraz wykonaniu pali przemieszczeniowych, układa się materac geosyntetyczny, który ma za zadanie przejąć siły poziome, ograniczając przemieszczenia boczne, spiąć głowice pali przemieszczeniowych (pełni funkcję „oczepu”), rozłożyć i przetransmitować na głowice pali obciążenie pochodzące od nasypu i ruchu pojazdów.

Metoda Solidyfikacji oparta jest na koncepcji poprawienia właściwości wytrzymałościowych gruntów poprzez ich wymieszanie (bez udziału dodatkowej wody)

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

z czynnikiem wiążącym (np. cementem, popiołem, mieszaninami cementowo-popiołowymi). Mieszanie spoiwa z gruntem bez udziału dodatkowej wody powoduje efekt osuszania gruntu, a następnie jego związania. Stabilizuje się grunt o określonej objętości, poprawiając jego parametry mechaniczne i odkształceniowe. Jest to wzmocnienie typu objętościowego. Standardowo technologię stosuje się do wzmacniania gruntów organicznych oraz spoistych niskiej wytrzymałości na ścinanie w warunkach bez drenażu. Miąższość wzmacnianych warstw najczęściej wynosi do 5 m.

W przypadku występowania w podłożu niewielkich miąższości gruntów organicznych lub nasypów niekontrolowanych, przewiduje się ich pełną wymianę i zastąpienie mineralnym gruntem niespoistym. Grunty słabonośne będą bagrowane mechanicznie przy użyciu koparek (podsiębiernych, chwytakowych lub zbierakowych), zwracając szczególną uwagę na dokładność bagrowania, aby nie zostawiać w podłożu „gniazd” gruntów słabonośnych. Powstałe wykopy będą wypełnione niespoistym gruntem nasypowym o dobrej zagęszczalności.

Odwodnienie projektowanej drogi oraz ciągów pieszych i rowerowych będzie odbywać się do kanalizacji deszczowej, poprzez system wpustów deszczowych, przykanalików i projektowanych kolektorów kanalizacji deszczowej, z której wody opadowe po podczyszczeniu zostaną odprowadzone do naturalnych odbiorników oraz projektowanych zbiorników retencyjnych wybudowanych w ramach oddzielnej inwestycji dla której w dniu 04.05.2016 r. Burmistrz Miasta Chojnice wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

W miejscach występowania ukształtowania terenu istniejącego w spadku skierowanym do projektowanego nasypu drogowego oraz w wykopach planuje się wykonać rowy odwadniające z ujściem do sieci kanalizacji deszczowej. Odwodnienie dróg rowerowych i chodników zaprojektowano jako powierzchniowe w kierunku pasa zieleni wzdłuż jezdni kołowej. W ramach inwestycji projektuje się również przebudowę kolektorów kanalizacji deszczowej oraz budowę nowych.

Wody opadowe przed odprowadzeniem do odbiorników zostaną podczyszczone poprzez system osadników i separatorów w takim stopniu, aby zawarte w nich stężenia zanieczyszczeń nie przekraczały wielkości dopuszczalnych. Za właściwą eksploatację separatorów i osadników odpowiedzialny będzie zarządca drogi.

W ramach inwestycji planuje się wykonanie przebudowy wodociągów, przyłączy, przewodów rozdzielczych, przewodu magistralnego oraz przebudowę kolektorów kanalizacji sanitarnej.

Prace budowlane realizowane będą ręcznie i mechanicznie z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP i Ppoż. oraz z utrzymaniem dostępności do drogi (w miejscach włączenia w istniejące drogi wojewódzkie). Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w bezpośrednim sąsiedztwie pasa inwestycji niezbędnego dla realizacji przedsięwzięcia.

Ponadto w granicach pasa drogowego drogi wojewódzkiej przewiduje się wykonanie karczowania drzew i zakrzaczeń w niezbędnym do tego celu zakresie. Z uwagi na znaczny przebieg planowanej inwestycji przez tereny rolnicze i nieużytki, zakres wycinki będzie stosunkowo niewielki. Poniżej przedstawiono zestawienie zinwentaryzowanej zieleni.

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Nr	Nazwa polska/ Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 1,3cm	Pow. [m2]	Stan zdrowotny/ Uwagi	Pow. wycinki [m2]	Obręb ewid.	Nr działki ewid.
1.	Żywotnik zachodni/ <i>Thuja occidentalis</i>		104,9	rzęd. młode, 1 szt/0,25 m2, 80 sztuk	40,1	0001 Chojnice	109/11
2	Żywotnik zachodni/ <i>Thuja occidentalis</i> + Śiwerek biały <i>Conica/ Picea glauca Conica</i>		2,0	rzęd., kolumnowe, 2,1m wysokości i 1,6 m2, 30 sztuk, 1 szt/1m2		0001 Chojnice	107/19
3	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	20-30	3400,7	zagajnik, 1 szt/5m2, pokrycie 10%	3400,7	0001 Chojnice	66/1
	<i>Wierzba iwa/ Salix caprea</i>						
	<i>Bez czarny/ Sambucus nigra</i>			domieszkowo około 3%			
	<i>Wierzba szara/ Salix cinerea</i>						
4	<i>Wierzba wiciowa/ Salix viminalis</i>	<15	307,4	368 pni, podrost, forma krzewiasta		0001 Chojnice	21/10
5	<i>Wierzba wiciowa/ Salix viminalis</i>	<15	40	48 pni		0001 Chojnice	21/10
6	<i>Wierzba wiciowa/ Salix viminalis</i>	<15	40	56 pni		0001 Chojnice	21/10
7	<i>Róża dzika/ Rosa canina</i>		15		15	0001 Chojnice	6/2
8	<i>Jabłoń/ Malus Mill.</i>		4	forma krzewiasta	4	0001 Chojnice	6/2
9	<i>Klon pospolity/ Acer platanoides</i>	41				0001 Chojnice	6/2
10	<i>Klon pospolity/ Acer platanoides</i>	38+35+44				0001 Chojnice	6/2
11	<i>Bez czarny/ Sambucus nigra</i>	20-35; 36-40	1417,4	pow z mapy, 350 pni 20-35, 180 pni 36-40	1417,4	0016 Niezychowice	175/105
	<i>Śliwa alycza/ Prunus cerasifera</i>						
	<i>Wierzba iwa/ Salix caprea</i>						
	<i>Wierzba wiciowa/ Salix viminalis</i>						
12	<i>Wierzba biała/ Salix alba</i>	50+48+46+49+43+40+45+42+39				0016 Niezychowice	175/105
	<i>Wierzba biała/ Salix alba</i>	25-35		8 pni			
13	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	66		krzywa		0016 Niezychowice	175/105
14	<i>Klon pospolity 'Globosum'/ Acer platanoides 'Globosum'</i>	15				0001 Chojnice	237/660
15	<i>Klon pospolity 'Globosum'/ Acer platanoides 'Globosum'</i>	14				0001 Chojnice	237/660

„Budowa zachodniego obojścia drogowego miasta Chojnice”

Nr	Nazwa polska/ Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 1,3cm	Pow. [m ²]	Stan zdrowotny/ Uwagi	Pow. wycinki [m ²]	Obręb ewid.	Nr działki ewid.
16	Klon pospolity 'Globosum' / <i>Acer platanoides</i> 'Globosum'	11				0001 Chojnice	237/660
17	Klon pospolity 'Globosum' / <i>Acer platanoides</i> 'Globosum'	14		zamiera		0001 Chojnice	237/660
18	Klon pospolity 'Globosum' / <i>Acer platanoides</i> 'Globosum'	15		zamiera		0001 Chojnice	237/660
19	Klon pospolity 'Globosum' / <i>Acer platanoides</i> 'Globosum'	15				0001 Chojnice	237/660
20	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	14				0001 Chojnice	237/606
21	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	14+15+15				0001 Chojnice	237/606
22	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	20+17				0001 Chojnice	237/606
23	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	42				0001 Chojnice	237/606
24	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	16				0001 Chojnice	237/606
25	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	11				0001 Chojnice	237/606
26	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	33				0001 Chojnice	237/606
27	Wierzba iwa/ <i>Salix caprea</i>	41				0001 Chojnice	237/606
	Wierzba iwa/ <i>Salix caprea</i>	36+32				0001 Chojnice	237/606
28	Klon jesionolistny/ <i>Acer negundo</i>	25				0001 Chojnice	237/606
29	Karagana Syberyjska/ <i>Caragana arborescens</i>		2	zamiera		0001 Chojnice	237/606
30	Topola czarna odm. Włoska/ <i>Populus nigra</i> L. 'Italica'	227				0001 Chojnice	237/606
31	Jarząb szwedzki/ <i>Sorbus intermedia</i>	56				0001 Chojnice	237/606
32	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	61				0001 Chojnice	237/606
33	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	30				0001 Chojnice	245/1
	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	17					
	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	20					
34	Wierzba iwa/ <i>Salix caprea</i>		15		15	0001 Chojnice	245/1
35	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	12				0001 Chojnice	245/1
	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	12					
	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	16					
36	Jarząb szwedzki/ <i>Sorbus intermedia</i>	22+27+24+ 21				0001 Chojnice	245/1
37	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	68+19+17				0001 Chojnice	245/1
	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	31+39					
38	Jabłoń/ <i>Malus</i> Mill.		20		20	0001 Chojnice	245/1

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Nr	Nazwa polska/ Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 1,3cm	Pow. [m2]	Stan zdrowotny/ Uwagi	Pow. wycinki [m2]	Obręb ewid.	Nr działki ewid.
39	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	22				0001 Chojnice	297/3
40	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	16+18				0001 Chojnice	299/1
41	Jarząb pospolity/ <i>Sorbus aucuparia</i>	<7		15 pni		0001 Chojnice	270/6
42	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	61				0001 Chojnice	282/1
43	Buk pospolity odm. Purpurowa/ <i>Fagus sylvatica purpurea</i>	15		„		0001 Chojnice	282/1
44	Dąb czerwony/ <i>Quercus rubra</i>	12+15+15				0001 Chojnice	282/1
	Buk pospolity odm. Purpurowa/ <i>Fagus sylvatica purpurea</i>	13					
	Olsza czarna/ <i>Alnus glutinosa</i>	32+34					
45	Świerk pospolity/ <i>Picea abies</i>		4,6			0001 Chojnice	156/49
46	Jałowiec pospolity/ <i>Juniperus communis</i>		9,7			0001 Chojnice	156/45
47	Lilak pospolity/ <i>Syringa vulgaris</i>		1,5		1,5	0001 Chojnice	156/44
48	Tawuła van Houtte'a/ <i>Spirea vanhouttei</i>		8,4		8,4	0001 Chojnice	156/44; 156/52
	Forsycja pośrednia/ <i>Forsythia x intermedia</i>						
	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>						
49	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>		12		3,6	0001 Chojnice	156/52
	Tawlina/ <i>Sorbaria sp.</i>						
	Cyprysik/ <i>Chamaecyparis sp.</i>						
	Trzmielina Fortune'a/ <i>Euonymus fortunei</i>						
50	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>		2,2			0001 Chojnice	156/52
	Forsycja pośrednia/ <i>Forsythia x intermedia</i>						
51	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>		2,4		2,4	0001 Chojnice	136/17
52	Żywotnik zachodni/ <i>Thuja occidentalis</i>		14,8		14,8	0001 Chojnice	136/17
53	Żywotnik zachodni/ <i>Thuja occidentalis</i>		12			0001 Chojnice	156/29
54	Bluszcz pospolity/ <i>Hedera helix</i>		11,1		11,1	0001 Chojnice	136/17
55	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>		12,2		12,2	0001 Chojnice	136/17; 2343/22
56	Bukszpan wieczniezielony/ <i>Buxus sempervirens</i>		12,8		2,3		
57	Bukszpan wieczniezielony/ <i>Buxus sempervirens</i>		80,5		23,6	0001 Chojnice	2343/22
58	Berberys 'Atropurpurea'/ <i>Berberis thunbergii</i> 'Atropurpurea'		50,2			0001 Chojnice	2343/22
	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>						

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Nr	Nazwa polska/ Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 1,3cm	Pow. [m ²]	Stan zdrowotny/ Uwagi	Pow. wycinki [m ²]	Obręb ewid.	Nr działki ewid.
	<i>Tawuła/ Spiraea sp</i>				9,3		
	<i>Sosna żółta/ Pinus ponderosa</i>						
	<i>Ognik szkarłatny/ Pyracantha coccinea</i>						
59	<i>Żywotnik zachodni/ Thuja occidentalis</i>		17,0			0001 Chojnice	2343/28; 2343/27
	<i>Bukspan wieczniezielony/ Buxus sempervirens</i>						
	<i>Jalowiec/ Juniperus sp.</i>						
60	<i>Świerk pospolity/ Picea abies</i>		29,5			0001 Chojnice	2343/1
61	<i>Świerk biały 'Conica'/Picea glauca 'Conica'</i>		9,5			0001 Chojnice	107/19
62	<i>Żywotnik zachodni/ Thuja occidentalis</i>		10,0			0001 Chojnice	156/53
	<i>Cyprysyk/ Chamaecyparis sp.</i>						

* Kolorem jasnoczerwonym oznaczono drzewa i krzewy przeznaczone do wycinki.

Zakres prac rozbiórkowych dotyczyć będzie przebudowy skrzyżowań z innymi drogami. Przewiduje się rozebranie nawierzchni z betonu asfaltowego, z płyt żelbetowych i betonowych oraz chodników, krawężników i obrzeży.

Inwestycja przewiduje wykonanie jezdni z betonu asfaltowego, wyprofilowanie drogi do spadków normatywnych oraz wzmocnienie istniejącej nawierzchni poprzez całkowitą wymianę warstw nawierzchni. Górne warstwy stanowić będą warstwę podbudowy zasadniczej, warstwę wiążącą i ścieralną.

Technologia kładzenia nawierzchni bitumicznej będzie typową dla drogi tej klasy. Przy kładzeniu nawierzchni najważniejszymi czynnikami są: odpowiedni dobór składników mieszanki asfaltowej i jej optymalne ilości, należyte określenie właściwości mieszanki i właściwe przygotowanie podłoża pod nawierzchnię. Technologia tych prac realizowana będzie odcinkowo, w zależności od czasu trwania i postępu prac.

Ze względu na zastosowanie nowej nawierzchni o obniżonej hałaśliwości projektowana droga ograniczy emisję hałasu do środowiska o ok. 2 dB w stosunku do typowej na polskich drogach nawierzchni asfaltowej.

Na zjazdach na drogi utwardzone i nieutwardzone ułożona zostanie jezdnia z betonu asfaltowego dwuwarstwowo i jednowarstwowo i jednowarstwowo na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Na wszystkich zjazdach na posesję w obszarze zabudowanym oraz chodnikach planuje się ułożenie nawierzchni z kostki betonowej.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie z wykorzystaniem pewnych ilości surowców, materiałów i paliw, a także wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy dróg to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy i masy bitumiczne stosowane do wykonania nawierzchni, oraz elementy oznakowania dróg. W trakcie realizacji inwestycji wykorzystywane będą również paliwa (olej napędowy) i woda.

II. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

Na etapie realizacji przedsięwzięcia podjąć następujące działania:

1. roboty budowlane, będące źródłem emisji hałasu, realizowane na terenach zabudowanych prowadzić w porze dziennej, z wyłączeniem prac technologicznych, których nie można przerywać i muszą być kontynuowane w porze nocnej;
2. w sąsiedztwie terenów zabudowanych nie używać najbardziej uciążliwych akustycznie urządzeń w tym samym czasie,
3. przeprowadzić ocenę stanu technicznego budynków, zlokalizowanych blisko frontu robót budowlanych, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego;
4. na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia może wystąpić emisja drgań i wibracji o trudnych do określenia parametrach; w celu ograniczenia potencjalnego negatywnego wpływu na obiekty kubaturowe w sąsiedztwie planowanej inwestycji, w trakcie robót mogących stanowić źródło tego typu oddziaływań na bieżąco kontrolować ich zasięg i w razie wystąpienia skutków niepożądanych natychmiast wstrzymać roboty i podjąć adekwatne środki zaradcze.

Na etapie realizacji ww. kontrola może obejmować:

- wykonanie inwentaryzacji fotograficznej stanu elewacji i wewnętrznej części budynków i obiektów usytuowanych w najbliższym sąsiedztwie projektowanej inwestycji, bezpośrednio przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych i budowlanych,
 - założenie na istniejące zarysowania lub pęknięcia plomb wraz z ich zinwentaryzowaniem,
 - zamontowanie receptorów i wibrografów w charakterystycznych miejscach w/w budynkach i obiektach (ściany, stopy, itp.) wraz z obowiązkowym prowadzeniem dziennika pomiarów ewentualnych drgań i osiadań,
5. zdjęty humus składować w regularnych przyzmacach; miejsca składowania humusu wyznaczyć w taki sposób, by humus był zabezpieczony przed zanieczyszczeniem oraz najeżdżaniem przez pojazdy; zabrania się zdejmowania humusu w czasie intensywnych opadów i bezpośrednio po nich, aby uniknąć zanieczyszczenia gliną lub innym gruntem nieorganicznym.
 6. utwardzić teren, na którym będzie zlokalizowane zaplecze (w tym składy materiałów i bazy transportowe); lokalizować magazyny i bazy transportowe oraz składować materiały na terenach już zagospodarowanych, przekształconych antropogenicznie, z wyłączeniem bezpośredniego sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej, np. na istniejących utwardzonych placach, ewentualnie na terenach rolnych;
 7. strefy, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby), miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy uszczelnić (wyłożyć materiałami izolacyjnymi);
 8. teren powierzchni szczelnej zaplecza budowy zabezpieczyć przed spływem wód opadowych bezpośrednio do gruntu np. poprzez zastosowanie opasek; wody zebrane z tej powierzchni przed odprowadzeniem do odbiornika, podczyścić, np. w osadnikach;
 9. zapewnić wyposażenie placu przeznaczonego na zaplecze budowy i bazy materiałowej w środki sorbentowe do neutralizacji substancji ropopochodnych (np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty itp.);
 10. w suche i/lub wietrzne dni plac budowy spryskiwać wodą w celu zminimalizowania pylenia; transport materiałów sypkich zabezpieczać plandekami; ograniczyć prędkość

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

- poruszania się pojazdów po przesuszonym podłożu; utrzymywać drogi dojazdowe do placu budowy i drogi wewnętrzne w stanie ograniczającym pylenia;
11. zapewnić czystość kół pojazdów wyjeżdżających z budowy; na terenie budowy wyznaczyć odrębne stanowisko oraz wyposażyć je w urządzenia myjące;
 12. roboty ziemne związane z wymianą gruntów prowadzić pod nadzorem uprawnionego geologa. W ramach nadzoru geologicznego wykonać badania laboratoryjne gruntu użytego do budowy podłoża pod konstrukcją nawierzchni drogowej z określeniem współczynnika filtracji. Nadzór geotechniczny winien również określić stopień i wskaźnik zagęszczenia podsypki;
 13. prowadzić monitoring istniejących budynków oraz innych elementów infrastruktury, leżących w odległości bliższej niż 30 m od miejsc, w których planowana jest wymiana gruntów o miąższości większej niż 3 m;
 14. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszczalne jest prowadzenie prac z ww. okresie pod nadzorem ornitologa, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
 15. prace budowlane rozpocząć przed okresem lęgowym ptaków tj. przed okresem 1 marca – 31 sierpnia. Dopuszczalne jest rozpoczęcie prac w ww. terminie po wykluczeniu przez nadzór przyrodniczy (ornitologa) występowania stanowisk lęgowych ptaków, co powinni zostać potwierdzone wpisem w dokumentacji budowlanej;
 16. drzewa narażone na uszkodzenia w trakcie prac realizowanych zabezpieczyć przed uszkodzeniem przez zastosowanie odeskowania lub mat (słomianych lub jutowych), zamocowanych na pniu na wysokości ponad 150 cm. W przypadku odeskowania (szalunku) dolną krawędź konstrukcji oprzeć o podłoże (nie dopuszcza się opierania szalunku na pniu lub korzeniach);
 17. w miejscach o potencjalnej możliwości wystąpienia wędrowek batrachofauny (tj.: odcinek 1+500 km do 1+600 km planowanej trasy) oraz w sąsiedztwie miejsc wskazywanych jako miejsca bytowania i rozwoju płazów (tj. w km ok. 1+400), wykonać tymczasowe wygradzenia zapobiegające wtargnięciu płazów. na teren budowy oraz prowadzić kontrole nadzoru środowiskowego (herpetologa). Tymczasowe wygradzenia wykonać np.: w postaci agrowłókniny rozwieszanej na wbitych w grunt słupach o wysokości nie mniejszej niż 50 cm. Dolną część tego wygradzenia zagłębić pod powierzchnią gruntu na głębokość ok. 5 cm, całość natomiast nieznacznie (ok 10°) pochylić na zewnątrz od pasa drogi.
 18. w ramach rekompensaty za usunięte w wyniku realizacji przedsięwzięcia drzewa i krzewy, wykonać nasadzenia zastępcze (wyłącznie gatunków rodzimych – drzewa o obwodach pnia na wysokości 1 m od 12 do 14cm, krzewy o powierzchni nie mniejszej niż usunięte) wzdłuż planowanej drogi, w ilości nie mniejszej niż liczba usuniętych drzew oraz o powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzaków;
 19. nasadzenia zastępcze wykonać w okresie podwyższonej wilgotności powietrza i gruntu;
 20. do nasadzeń zastępczych użyć sadzonek drzew i krzewów z prawidłowo wykształconym systemem korzeniowym, których skład gatunkowy dostosowany zostanie do istniejących warunków siedliskowych.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia podjąć następujące działania:

1. ograniczyć do niezbędnego minimum stosowanie środków do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi);

2. zapewnić konserwację nawierzchni umożliwiającą zachowanie parametrów cichej nawierzchni;
3. zapewnić prawidłowe czyszczenie urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko powołanej we wstępie.

1. w celu ograniczenia oddziaływania na zabudowę chronioną akustycznie zastosować środki ochrony akustycznej, w tym:
 - na całej długości projektowanego obejścia drogowego miasta Chojnice należy zastosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości (tzw. „cichą”), o skuteczności minimum 2dB w stosunku do nawierzchni referencyjnej SMA 11- np. SMA 8;
2. wody opadowe i roztopowe pochodzące z całego odcinka planowanej obwodnicy należy ująć w system odwadniania poprzez szczelną kanalizację deszczową oraz rowy przydrożne. Przed odprowadzeniem w/w wód do odbiornika należy zainstalować urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe.
3. w miejscach przecięcia rowów (w km 1+520 i 1+600) zaprojektować przepusty umożliwiające przemieszczanie się płazów.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowej

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenia wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska, dlatego też nie określono wymogów w tym zakresie

V. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Planowane przedsięwzięcie nie powoduje oddziaływania transgranicznego na środowisko z uwagi na swoją skalę oraz charakter. Nie przewiduje się wystąpienia tego oddziaływania ani podczas eksploatacji obiektu, ani w trakcie trwania robót, dlatego też nie określono wymogów w tym zakresie.

VI. Stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę przedmiotowej inwestycji:

Tutejszy organ nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego.

Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o której mowa w art. 72 ust.1 pkt 1,10,14 i 18 ustawy o oś) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji;
- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

VII. Nakładam na Inwestora obowiązek sporządzenia i przedłożenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań, mających na celu: weryfikację

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”, określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku, potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania, po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 3 miesięcy od dnia wykonania pomiarów poziomu hałasu Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Burmistrzowi Miasta Chojnice.

Procedura pomiarowa powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie prowadzenia pomiarów w środowisku. Zaleca się wykonanie kontrolnych pomiarów hałasu w środowisku w okresie jednego roku po zakończeniu inwestycji.

Kontrolne pomiary wykonać w celu potwierdzenia i weryfikacji przeprowadzonych obliczeń poziomu hałasu, z uwzględnieniem w szczególności punktów receptorowych: 1 (współrzędne $x=403629,8$, $y=650300,1$ L), 3 (współrzędne $x=403222,6$ $y=649045,2$ L), 4 (współrzędne $x=403218,5$ $y=648991,3$ L), 7 (współrzędne $x=403361,4$ $y=648367,8$ L), 14 (współrzędne $x=403820,4$ $y=647792,8$ L), 15 (współrzędne $x=403924,6$ $y=647683,6$ L) zgodnie z tabelą nr 1 – wyniki obliczeń w punktach (receptorach) zlokalizowanych na elewacjach budynków sąsiadujących z planowaną do realizacji drogą zamieszczoną w załączniku nr 2 niniejszej decyzji. W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie zastosować środki minimalizujące uciążliwe oddziaływanie.

W przypadku, gdy wykazane zostaną przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów dźwięku w środowisku, wyniki monitoringu akustycznego będą stanowić podstawę do decyzji o ewentualnym podjęciu dalszych działań przeciwhałasowych lub wyznaczeniu obszaru ograniczonego użytkowania

VIII. Przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć, dla których może być utworzony obszar ograniczonego użytkowania.

Na obecnym etapie nie stwierdzono konieczności utworzenia takiego obszaru.

IX. Uczynić charakterystykę całego przedsięwzięcia załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

X. Uczynić załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji tabelę z wynikami obliczeń w punktach (receptorach) zlokalizowanych na elewacjach budynków sąsiadujących z planowaną do realizacji drogą.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 28.04.2017 r. (data wpływu 04.05.2017 r.) Pan Piotr Urbański, przedstawiciel firmy HIGHWAY SP. z o.o. z siedzibą ul. Złota 20, 80-297 Banino, pełnomocnik Zarządu Dróg Wojewódzkich zwrócił się do tut. Urzędu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice, na działkach o numerach ewidencyjnych: 121/3, 149/39, 149/15, 149/8, 2343/25, 2343/19, 2343/20, 2343/1, 2343/27, 2343/28, 2343/12, 2343/22, 2343/21,

2343/11, 2343/7 (po podziale dz. nr 2343/29), 2343/8, 136/16, 136/17 (po podziale dz. nr 5339), 156/20, 156/46, 156/44, 156/48, 156/50, 156/52, 156/53, 156/29, 156/28, 156/31, 156/32, 156/45, 156/49, 156/47, 156/51, 156/18, 156/5, 156/78, 156/76, 2288/3, 2288/5, 106/2, 106/1, 107/16, 107/15, 4609, 107/13, 107/19, 4623, 108/4, 108/5, 4626, 4625, 4624, 110/7, 105/1, 110/8, 105/18, 110/9, 110/24, 105/19, 110/25, 105/24, 105/47, 105/46, 105/48, 105/15, 96/3, 4371/16 (po podziale dz. nr 4371/23, 4371/18, 4371/19, 4371/20, 4371/22, 4371/17, 4371/24, 4371/21), 4371/5, 4370/1, 4371/6, 4371/11, 4371/10, 4371/4, 4370/2, 4371/1, 4371/8, 4371/9, 4371/15, 4371/12, 4371/13, 4371/14, 84/3, 82/5, 83/2 (po podziale dz. nr 83/28), 216/7, 217, 218, 219, 45/5, 65, 66/1, 67/1, 67/9, 67/6, 67/7, 67/8, 64/1, 3023, 45/6, 220/4, 3024, 45/7, 3025, 43/5, 44/1, 42/2, 42/1, 46/5, 46/6, 40/5, 109/11, 109/12, 109/3, 109/5, 109/9, 109/10, 109/13, 109/14, 110/22, 110/11, 110/12, 110/13, 110/14, 110/26, 110/15, 110/21, 110/16, 110/2, 5224, 110/30, 110/31, 110/4, 108/6, 86/30, 86/57, 82/19 (po podziale dz. nr 82/33, 82/26, 82/31, 82/32), 82/18, 45/3, 49/7, 51/6, 51/7, 51/8, 51/9, 3026, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3251, 3070, 3071, 19/6 (po podziale dz. nr 19/7, 19/8), 21/5 (po podziale dz. nr 21/7, 21/6, 21/10/21/9), 20/10, 20/2, 20/4, 21/2, 22/8, 23/4, 23/5, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3266, 3267, 3268, 3125, 3077/1, 3077/2, 27/32, 27/33, 22/12, 21/4, 24/1, 25/1, 26/20, 26/16, 26/15, 26/14, 26/19, 26/3, 26/7, 26/4, 26/5, 26/6, 26/9, 26/12, 6/2, 4431, 4419 po podziale dz. nr 4419/2, 4419/1, 4419/3), 4420, 4421, 4423, 4424, 4425, 4426, 4422, 1/13, 1/14 (po podziale dz. nr 1/23), 1/12, 1/11, 1/5, 1/15, 1/17, 1/16, 1/18, 1/20, 4432, 4433/3, 4433/2, 4433/1, 4433/8, 4433/9, 4433/12, 4433/13, 4433/14, 4433/19, 4433/17, 237/626, 237/627, 4433/18, 237/663, 237/664, 237/628, 237/629, 237/630, 237/631, 237/632, 237/633, 237/634, 237/635, 237/636, 237/637, 237/638, 237/640, 237/654, 237/655, 237/576, 237/574, 237/649, 237/650 (po podziale dz. nr 237/683, 237/682), 237/657, 237/585, 237/586, 237/587, 237/588, 237/581, 237/595, 237/597, 237/596, 237/594, 237/603, 237/598, 237/602, 237/599, 237/600, 237/593, 237/623, 237/624, 4433/7, 237/277, 237/275, 237/672, 237/673, 237/668, 237/667, 237/671 (po podziale dz. nr 237/688, 237/687, 237/686, 237/689), 245/2 (po podziale dz. nr 245/5), 245/1, 237/606, 237/607, 237/670, 237/509, 237/317, 237/506, 237/318, 237/516, 237/360, 237/359, 237/365, 237/358, 237/507, 237/565, 237/564, 237/566, 237/292, 237/291, 237/290, 237/658, 237/508 (po podziale dz. nr 237/695, 237/694, 237/693, 237/692), 237/660, 237/661, 237/662, 237/499, 237/498, 270/7, 270/6, 297/3, 297/4, 297/5, 298/5, 301/4, 310, 299/3, 299/4, 299/1, 280, 281/1, 282/1, 283/2, 282/2 (po podziale dz. nr 282/3, 282/4, 282/5), 303/2 (po podziale dz. nr 303/5), 4369, 4365, 285/8 (po podziale dz. nr 285/10, 285/11), 272/61 (po podziale dz. nr 272/62, 272/63), 292/3, 292/4, 292/5, 294/4, 294/3, 294/2, 294/1, 2539, 637/38, 619, 622, 613/4, 294/5, 295/4, 292/9, 156/35, 156/90, 156/91, 105/13, 156/12, 105/20, 105/21, 105/14, 86/32, 86/44, 86/56, 2284/14, 2284/13, 81/24, 81/13, 3042, 3044, 237/591, 237/592, 237/579, 237/580, 237/590, 237/669, 297/6, 300 w obrębie geodezyjnym Chojnice [0001] oraz na działkach nr 173/93, 173/7, 173/97, 173/95, 173/105 w obrębie geodezyjnym Nieżychowice [0016].

Do podania wnioskodawca załączył m. in.:

- 1) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 2) Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia, zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;
- 3) kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek wraz z dokładnym zaznaczeniem obszaru, na którym będzie oddziaływać planowane przedsięwzięcie.

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Informacje o wniosku oraz załączonej do niego Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia umieszczone zostały w publicznie dostępnym wykazie danych, podane do wiadomości publicznej w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie organu właściwego w sprawie oraz na stronie internetowej [tut. Urzędu](http://tut.Urzedu).

Przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 - Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. 2016, poz. 71), stanowi przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, które może wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym jest przedsięwzięciem, o jakim mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

W związku z tym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 w/w ustawy uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miasta Chojnice oraz na terenie Gminy Chojnice, przy czym największa część przedsięwzięcia będzie zlokalizowana na terenie miasta Chojnice. Z uwagi na powyższe oraz stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organem właściwym do rozpoznania sprawy jest Burmistrz Miasta Chojnice.

W przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz lub prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miasta. Mając powyższe na uwadze zawiadomiono Wójta Gminy Chojnice o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”.

W myśl art. 63 ust. 1 ustawy – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Postępowanie to zgodnie z art. 61 ust. 2 wyżej cyt. ustawy przeprowadza organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym Burmistrz Miasta Chojnice pismem znak KM.6220.1.2017 z dnia 14.06.2017 r. zwrócił się odpowiednio do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach oraz Wójta Gminy Chojnice o opinię co do potrzeby przeprowadzenia postępowania oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ze względu na liczbę stron przekraczającą 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, mówiący o zawiadomieniu stron postępowania poprzez obwieszczenie. W związku z tym, w drodze publicznego obwieszczenia zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji

pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”. Obwieszczenie o powyższym zostało umieszczone na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Chojnicach, a także na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Chojnice oraz Urzędu Miejskiego w Chojnicach. Ponadto obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicach ogłoszeń Samorządów Osiedlowych nr 2, 3 i 10 znajdujących się w obszarze planowanej inwestycji.

Organy współdziałające w sprawie w swoich postanowieniach wyraziły następujące opinie:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku – pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4240.280.2017.MBC.2. z dnia 14.09.2017 r. (data wpływu 19.09.2017 r.) stwierdził, iż planowane przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach – pismem znak PSSE-NZ-9200-71/37/1/17 z dnia 22.06.2017 r. (data wpływu 23.06.2017 r.) stwierdził, iż planowane przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- Wójt Gminy Chojnice – pismem znak RŚiGN.6220.6.1.2017 z dnia 26.06.2017r. (data wpływu 03.07.2017r.) wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po wzięciu pod uwagę uzyskaniu opinii, ze względu na charakter i skalę przedsięwzięcia, postanowieniem z dnia 06.10.2017r. znak KM.6220.1.2017 Burmistrz Miasta Chojnice nałożył na wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w którym określił wymagany zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W postanowieniu (karta 110/2017) wskazał, iż raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko powinien określać wszystkie wymagania, o których mowa w art. 66 i 67 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Strony postępowania zostały poinformowane o wydaniu postanowienia nakładającego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko obwieszczeniem z dnia 06.10.2017r., które zostało podane do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Chojnicach, a także na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Chojnice oraz Urzędu Miejskiego w Chojnicach. Ponadto obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicach ogłoszeń Samorządów Osiedlowych nr 2, 3 i 10 znajdujących się w obszarze planowanej inwestycji.

Zgodnie z art. 63 ust. 5 ustawy OOS, w przypadku nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, organ wydaje postanowienie o zawieszeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W związku z tym, iż nie wpłynęło zażalenie na w/w postanowienie z dnia 06.10.2017r., przedmiotowe postępowanie postanowieniem Burmistrza Miasta Chojnice z dnia 25.10.2017r. zostało zawieszone do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczenie w tej sprawie z dnia 25.10.2017r. zostało podane do publicznej wiadomości w taki sam sposób, jak informacja o wydaniu postanowienia nakładającego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Powyższe postanowienie otrzymał również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach oraz Wójt Gminy Chojnice.

Wnioskodawca przy piśmie z dnia 28.03.2018r. (data wpływu do tut. Urzędu 30.03.2018r.) przedłożył do Burmistrza Miasta Chojnice raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami oraz wypisem z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Po zapoznaniu się z dokumentacją Burmistrz Miasta Chojnice postanowieniem znak KM.6220.1.2017 z dnia 04.04.2018r. podjął zawieszone postępowanie i poinformował o tym strony zgodnie z zasadami ustawy OOS i Kodeksu postępowania administracyjnego, poprzez publiczne obwieszczenie. Informacja o podjęciu zawieszonego postępowania została podana poprzez jej umieszczenie na stronie internetowej (w BIP) Urzędu Miejskiego w Chojnicach oraz na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Chojnicach oraz Urzędu Gminy, a także na tablicach ogłoszeń Samorządów Osiedlowych nr 2, 3 i 10 znajdujących się w obszarze planowanej inwestycji. Przedmiotowe postanowienie otrzymał również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach oraz Wójt Gminy Chojnice.

Po weryfikacji całości dokumentacji, Burmistrz Miasta Chojnice pismem znak KM.6220.1.2017 z dnia 05.04.2018r., działając zgodnie z art. 77 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach oraz Wójta Gminy Chojnice o wydanie opinii dotyczącej realizacji przedsięwzięcia oraz o uzgodnienie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku i Dyrektora Zarządu Zlewni Wody Polskie w Chojnicach.

Organy współdziałające w sprawie w swoich postanowieniach wyraziły następujące opinie:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku – pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4221.31.2018.AJ.5. z dnia 28.03.2019 r. (data wpływu 01.04.2019 r.) zaopiniował bez uwag przedstawione w ww. raporcie warunki realizacji przedsięwzięcia;
- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach – pismem znak PSSE-NZ-9200-63/30/2/17 z dnia 26.04.2018 r. (data wpływu 26.04.2018 r.) zaopiniował bez uwag przedstawione w ww. raporcie warunki realizacji przedsięwzięcia;
- Wójt Gminy Chojnice – pismem znak RŚiGN.6220.6.3.2017 z dnia 09.05.2018r. (data wpływu 14.05.2018r.) zaopiniował bez uwag przedstawione w ww. raporcie warunki realizacji przedsięwzięcia;
- Dyrektora Zarządu Zlewni Wody Polskie w Chojnicach – pismem znak GD.ZZŚ.1.435.132.2018.ŻM z dnia 09.05.2019r. (data wpływu 16.05.2018r.) umorzył w całości postępowanie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia.

W związku ze złożeniem przez pełnomocnika Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku Pana Piotra Urbańskiego pisma z dnia 06.06.2019r. (data wpływu 10.06.2019r.) wraz z aneksem nr 1 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” w zakresie wykonania przepustu umożliwiającego przemieszczanie się płazów Burmistrz Miasta Chojnice pismem znak KM.6220.1.2017 z dnia 13.06.2019r. działając zgodnie z art. 77 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach oraz Wójta Gminy Chojnice o wydanie opinii dotyczącej realizacji przedsięwzięcia oraz o uzgodnienie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Organy współdziałające w sprawie w swoich postanowieniach wyraziły następujące opinie:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku – pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4221.51.2019.AJ.1. z dnia 05.07.2019 r. (data wpływu 11.07.2019 r.) zaopiniował bez uwag przedstawione w ww. raporcie warunki realizacji przedsięwzięcia;
- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach – pismem znak PSSE-NZ-9200-102/54/2/19 z dnia 24.06.2019 r. (data wpływu 24.06.2019 r.) zaopiniował bez uwag przedstawione w ww. aneksie nr 1 do raportu warunki realizacji przedsięwzięcia;

- Wójt Gminy Chojnice – pismem znak RŚiGN.6220.6.5.2017 z dnia 04.07.2019r. (data wpływu 05.07.2019r.) zaopiniował bez uwag przedstawione w ww. aneksie nr 1 do raportu warunki realizacji przedsięwzięcia;

Burmistrz Miasta Chojnice przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wziął pod uwagę opinie organów współpracujących.

Projektowane zachodnie obejście drogowe zlokalizowane jest poza europejską siecią Natura 2000 oraz poza innymi obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004r. (Dz.U. z 2018r., poz. 142 z późn. zm.).

Najbliższe położone obszary Natura 2000 to:

- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków PLB220009 Bory Tucholskie – w odległości ok. 1,45 km na północny zachód od granicy przedsięwzięcia,
- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków PLB220001 Wielki Sandr Brdy– w odległości ok. 2,4 km na północny zachód od granicy przedsięwzięcia,
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH220060 Las Wolność - w odległości minimalnej ok. 3,5 km na północny zachód od granicy przedsięwzięcia.

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018r., poz. 1614 ze zm.) to leżący ok. 1,8 km na północny zachód Zaborski Park Krajobrazowy oraz zlokalizowany ok. 5,2 km na północny wschód Chojnicko-Tucholski Obszar Chronionego Krajobrazu.

Usytuowanie planowanego przedsięwzięcia poza granicami obszaru Natura 2000, na terenie zagospodarowanym rolniczo wyklucza możliwość utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych. Mając na uwadze położenie, skalę i charakter przedsięwzięcia nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła spowodować modyfikację warunków ekologicznych ostoi, tym samym:

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

W ramach przeprowadzonych wizji terenowych wśród zbiorowisk roślinnych wykazano obecnie dominację zbiorowisk antropogenicznych: segetalne z klasy *Stellarietalia mediae*, ruderalne z rzędów *Plantaginietalia majoris*, *Artemisietalia vulgaris* i *Onopordetalia acanthii* oraz seminaturalne zbiorowiska łąkowe z klasy *Molinio-Arrhenatheretea*. W obniżeniach terenu na zachód od inwestycji w krajobrazie występują także łąkowiska *Salicetum pentandro-cinereae* (klasa *Alnetea glutinosae*), stanowiące jedną z faz sukcesji wtórnej prawdopodobnie na nieużytkowanych łąkach. Strefę stykową łączącą ekosystemy zbiorników wodnych z ekosystemem lądowym porastają szuwary właściwe z klasy *Phragmitetalia*. Są one przeważnie ubogie gatunkowo i zdominowane przez jeden takson, najczęściej trzinę pospolitą, pałkę szerokolistną i mannę mielec. Wzdłuż brzegów kanałów i zbiorników wodnych spotykane są także płaty roślinności nadwodnej (*Bidentetalia tripartiti*), a w toni wodnej występują gatunki wchodzące w skład fitocenoz z *Lemnetea* i *Potametea*. W obrębie zabudowy mieszkaniowej, trawników oraz dróg i ciągów pieszo rowerowych występuje zielenie urządzone.

Inwentaryzację przyrodniczą prowadzono w pasie ok. 300 metrów w przebiegu planowanego przedsięwzięcia. W buforze prowadzonych badań nie odnotowano, siedlisk przyrodniczych ujętych w załączniku I Dyrektywy Rady Europejskiej 92/43/EWG (Dyrektywy siedliskowej). W ramach prowadzonych prac nie stwierdzono również gatunków roślin stanowiących przedmiot ochrony prawnej wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej roślin z dnia 9 października 2014 r. (Dz. U. 2014.1409). Nie stwierdzono

również roślin chronionych prawem Europejskim (ujętych w załącznikach Dyrektywy siedliskowej).

W granicach inwestycji nie zinwentaryzowano gatunków grzybów (zlichenizowanych oraz wielkoowocnikowych) stanowiących przedmiot ochrony prawnej.

Na analizowanym obszarze w okresie prowadzenia rozpoznania przyrodniczego, zinwentaryzowano występowanie żaby z grupy żab „zielonych” *Rana esculenta complex* (w tym żabę wodną *Pelophylax kl. Esculentus*) oraz żabę trawną *Rana temporaria*. Żabę trawną (pięć osobników) na odcinku 2+300 do 2+500 po zachodniej stronie od osi planowanej drogi, oraz pojedyncze osobniki w km 1+700 i 1+400 planowanej trasy. Natomiast żaby z grupy żab zielonych (kilkadziesiąt osobników) w kanale na odcinku 1+300 do 1+400. Nie odnotowano na omawianym terenie pospolitej w kraju ropuchy szarej *Bufo bufo* a także innych przedstawicieli batrachofauny.

W miejscu osuszonego zbiornika w km. ok. 1+250 po prawej stronie, zinwentaryzowano osobnika rzekotki drzewnej *Hyla arborea* (ochrona ścisła). Gatunek ten odnotowuje wzrost liczebności, co wiąże się z postępującym ociepleniem klimatu. Zakłada się jednak, że z uwagi na osuszenie zbiornika, a tym samym likwidacji potencjalnych miejsc rozrodczych dla tego gatunku, opuści on ten obszar.

W ramach inwentaryzacji stwierdzono dwa pojedyncze osobniki jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*, oraz jaszczurkę żyworodną *Zootoca vivipara*. Obydwa odnotowano w sąsiedztwie pobocza drogi: starego przebiegu drogi krajowej nr 22, oraz pobocza drogi ekspresowej nr 22 (istniejące obejście drogowego Chojnic) na odcinku planowanego do rozbudowy pada drogi.

Ptaki występujące w sąsiedztwie planowanej inwestycji to przede wszystkim gatunki charakterystyczne dla obszarów rolniczych oraz obszarów związanych z siedliskami ludzkimi (co może potwierdzać duży udział szpaków *Sturnus vulgaris* charakterystyczny dla podobnych obszarów rolno-miejskich). Z gatunków istotnych, zawartych w załączniku pierwszym Dyrektywy ptasiej odnotowano przelot na niskiej wysokości błotniaka stawowego oraz przeloty i żerowania bociana białego. Ciekawostką jest również, stwierdzenie stada (ok. 30 sztuk) zmniejszającej swoją liczebność w skali kraju przepiórki ok. km 3+300, na terenie nieużytków porolnych.

W przypadku herpetofauny, a przede wszystkim batrachofauny (szczególnie narażone na barierowe oddziaływanie dróg), gdzie odległości wędrówek mają znacznie mniejsze rozmiary, funkcję szlaków wędrówek mogą tworzyć ciągi rowów i kanałów melioracyjnych. Dla planowanej inwestycji kanały, połączone ze zbiornikami mogącymi pełnić funkcje rozrodcze, przebiegają głównie równoległe do niej, przecięcie przez planowaną drogę występuje ok. 1+520 i 1+600. W miejscach tych zostaną zaprojektowane przepusty umożliwiające przemieszczanie się płazów.

W zasięgu znaczącego oddziaływania inwestycji nie znajdują się korytarze ekologiczne.

Na czas budowy obszar prowadzenia robót zostanie wygradzony przed dostępem płazów.

Tymczasowe ogrodzenia ochronne zostaną zlokalizowane w km:

- od ok. km 1+400 – 1+450 – strona prawa,
- od ok. km 1+460 – 1+500 – strona prawa,
- od ok. km 1+500 – 1+600 – strona lewa i prawa.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra środowiska z dnia 9 grudnia 2014r. w sprawie katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Kod	Rodzaje odpadów	Proponowane miejsce i sposób magazynowania	Proponowany sposób zagospodarowania*	Szacowana ilość odpadów [Mg]
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R5 (jako surowiec wtórny do ponownego wykorzystania)	ok. 0,1
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	j.w.	j.w.	ok. 0,1
15 01 03	Opakowania z drewna	j.w.	j.w.	ok. 1
15 01 04	Opakowania z metali	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R4 (jako surowiec wtórny do ponownego wykorzystania)	ok. 0,05
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R5 (jako surowiec wtórny do ponownego wykorzystania)	ok. 0,05
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	j.w.	j.w.	ok. 0,1
15 01 09	Opakowania z tekstyliów	j.w.	j.w.	ok. 0,05
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R4- R5 (jako surowiec wtórny do ponownego wykorzystania) lub D5 odpadów składowanie na składowiskach w sposób celowo zaprojektowany	ok. 0,05
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe, nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	D5 składowisko w sposób celowo zaprojektowany	ok. 0,08
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki)	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	D5 składowisko w sposób celowo zaprojektowany	ok. 0,1

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Kod	Rodzaje odpadów	Proponowane miejsce i sposób magazynowania	Proponowany sposób zagospodarowania*	Szacowana ilość odpadów [Mg]
	i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02*)			
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	Luzem lub drobny gruz w kontenerze ustawionym na terenie zaplecza budowy	R5 (jako surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych)	ok. 5000
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R5 (jako surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych)	ok. 7500
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03*	Tymczasowe odkłady na terenie budowy	R5 zagospodarowanie mas ziemnych o odpowiednich właściwościach geotechnicznych w ramach inwestycji drogowych	ok. 4500
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	W zamkniętych pojemnikach na placu budowy	Bezpośredni wywóz do regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	ok. 1

Odpady będą tymczasowo magazynowane w specjalnie do tego celu przystosowanych szczelnych kontenerach, ustawionych na terenie zaplecza budowy, a następnie przekazywane podmiotowi posiadającemu stosowne zezwolenie w celu przekazania ich na składowisko lub do kompostowania w przypadku odpadów ulegających biodegradacji.

W przypadku powstania w czasie prac budowlanych zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi mas ziemnych zostaną one przekazane uprawnionym do tego firmom.

Na obecnym etapie prac projektowych trudno dokładnie podać ilość poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać w czasie prac.

Stosowane maszyny budowlane (koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki) pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym (olejem napędowym). Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te na plac budowy zostaną dostarczone z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

W trakcie realizacji inwestycji na cele budowlane oraz socjalno-bytowe zatrudnionych pracowników będzie wykorzystywana woda z przewoźnych beczkowozów.

Szacunkowe zużycie surowców na etapie realizacji inwestycji przedstawia się następująco:

- woda -300m³/rok
- paliwo -100.000 m³/rok
- energia elektryczna -300 MWh/rok
- materiały:
 - nawierzchnia bitumiczna -39.000 m²,
 - nawierzchnia z kostki betonowej -11.850 m²,
 - nawierzchnia z kostki kamiennej -3.650 m²,
 - nawierzchnia z betonu -570m²,
 - humus -25.000 m².

Eksploatacja nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw oraz wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji nawierzchni drogowej, jednak na obecnym etapie nie można określić rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów oraz paliw.

W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie wymagała użycia środków zapobiegającym oblodzeniu. Oszacowanie niezbędnych ilości surowców – piasku i soli jest bardzo trudne, gdyż zależy głównie od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez zarządcę.

Wody powierzchniowe w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia znajdują się na obszarze dorzecza Wisły dla którego został opracowany Plan gospodarki wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów w dniu 18 października 2016r. (Dz. U. z 2016r., poz. 1911). Znajduje się ono na obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) o kodzie europejskim PLGW200027 zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. W wyżej wymienionym Planie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2016 r., poz. 85) stan ilościowy i chemiczny JCWPd oceniony jest jako dobry. Analizowana jednolita część wód podziemnych jest monitorowana i nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia dobrego stanu ilościowego i chemicznego.

Ponadto planowane przedsięwzięcie położone jest w obrębie Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP) PLRW2000252923979 - Brda od wpływu do jez. Charzykowskiego do wypływu z jez. Kosobudno (SCWP DW0609).

Zgodnie z informacjami, przedstawionymi w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły JCWP jest naturalną częścią wód o złym stanie, zagrożoną możliwością nieosiągnięcia celów środowiskowych. Dla tej części wód typ odstąpienia to przedłużenie terminu osiągnięcia celu, a także brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych.

Analiza przedłożonej dokumentacji wykazała, że nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na stan wód powierzchniowych i podziemnych. Planowane działania nie będą

miały wpływu na realizację celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r.

Planowana inwestycja nie wiąże się również z poborem wód podziemnych ani wprowadzaniem do nich jakichkolwiek substancji zanieczyszczających. Mając powyższe na uwadze stwierdza się, że bilans wód podziemnych, jak i stan ich czystości nie ma związku z planowaną inwestycją.

Stosownie do treści art. 81 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2081), mając na uwadze zakres i charakter planowanej inwestycji oraz przewidziane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko, nie ma podstaw przypuszczać, aby planowana inwestycja:

- znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
- uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy.

Realizacja inwestycji nie spowoduje również pogłębienia zmian klimatycznych.

Planowana inwestycja w fazie realizacji będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia oraz stężeń NO_x i węglowodorów w sąsiedztwie terenu objętego realizacją, zmiany te nie będą jednak znaczące i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. W końcowej fazie realizacji przedsięwzięcia prowadzone będą prace wykończeniowe, które ze względu na zastosowane materiały (np. farby, lakiery) mogą być źródłem emisji związków lotnych. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą również zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia oraz węglowodory uwalniane podczas kładzenia mas bitumicznych.

Na etapie realizacji inwestycji źródłem oddziaływania w zakresie emisji pyłów i gazów mogą być:

- maszyny budowlane,
- pojazdy transportujące materiały służące do budowy,
- przechowywanie sypkich materiałów budowlanych,
- szlifowanie i cięcie materiałów budowlanych,
- prace wykończeniowe z wykorzystaniem materiałów zawierających rozpuszczalniki organiczne i inne substancje mogące przedostawać się do powietrza,
- kładzenie mas bitumicznych.

Najistotniejszy wpływ na jakość powietrza w okresie realizacji przedsięwzięcia mają ciężkie roboty budowlane i transport materiałów sypkich. W fazie realizacji należy spodziewać się wystąpienia następujących negatywnych oddziaływań w zakresie czystości powietrza:

- wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych głównie NO_x, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie - zarówno bezpośrednio na placu budowy, jak i w jego sąsiedztwie - pojazdy dostarczające materiały budowlane,
- wzrost emisji pyłów, związany z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia,
- wzrost emisji węglowodorów i substancji złośliwych, będących wynikiem kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchni drogi,
- wzrost emisji LZO ulatniających się z farb i lakierów stosowanych w pracach wykończeniowych.

Emisje występujące na etapie budowy będą mieć głównie charakter niezorganizowany. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 lipca 2010 r. w sprawie przypadków, w których wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza z instalacji nie wymaga pozwolenia (Dz.U. z 2010r., nr 130, poz. 881) analizowana inwestycja, nie wymaga pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza z instalacji, z których wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza następuje w sposób niezorganizowany bez pośrednictwa przeznaczonych do tego celu środków technicznych.

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie klimatu akustycznego. Roboty będą obejmować wykonywanie prac ziemnych, dowóz materiałów do budowy przy użyciu sprzętu ciężkiego.

Istotnym punktem podczas budowy jest transport surowców oraz materiałów, a także odpadów w okolicy placu budowy, jak również poza terenem budowy. Wykonanie prac wymaga użycia różnorodnych maszyn budowlanych takich jak koparki, spycharki, dźwigi, samochody ciężarowe itp. oraz urządzenia odznaczające się dużą mocą akustyczną takie jak szlifierki, piły itp. Wymienione powyżej operacje technologiczne i stosowane maszyny oraz urządzenia będą źródłem hałasu. Podczas budowy wytwarzany hałas będzie odznaczać się dużą zmiennością czasową jak również jego natężeniem.

Rozkład czasowy emitowanego hałasu będzie dotyczył pory dnia, kiedy to będą wykonywane prace.

Do najbardziej uciążliwych prac pod względem akustycznym należy zaliczyć:

- frezowanie nawierzchni,
- wykonywanie stabilizacji gruntu spoiwami hydraulicznymi,
- wykonywanie ścianek szczelnych,
- wykonywaniem pali wierconych,
- układanie warstw nawierzchni (w szczególności ich zagęszczanie).

W celu zminimalizowania oddziaływań należy:

- maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych,
- stosować maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe, które powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 18 października 2012 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz.U. z 2014r., poz.588).
- wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy,
- zastosować technologię powodującą minimalizację rozprzestrzeniania się pyłów między innymi poprzez:
 - stosowanie przywożonych, gotowych mieszanek eliminując w ten sposób mieszanie kruszyw na terenie budowy,
 - materiały sypkie powinny być przywożone i magazynowane w sposób ograniczający emisję wtórną poprzez zakryte naczepy i przyczepy,
 - utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w należyтым porządku (usuwanie pyłów, w okresie wysokich temperatur i susz zraszanie powierzchni),
 - wyłączanie urządzeń i maszyn w przypadku awarii,
 - unikać składowania nadmiernych ilości materiałów budowlanych na placu budowy

- masy bitumiczne należy przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów masy bitumicznej.

Zasadniczym kryterium oceny oddziaływania inwestycji na powietrze atmosferyczne jest dotrzymywanie warunków stężeń dopuszczalnych w powietrzu. Dla niniejszej inwestycji obowiązuje rozporządzenie w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu.

Do prognozy rozkładu przestrzennego zanieczyszczeń powietrza zastosowano program Operat FB, korzystającego z modelu Caline3. Jest to mikroskalowy model bazujący na gaussowskim równaniu dyfuzji i stosujący koncepcję strefy mieszania, uwzględniający turbulencję mechaniczną oraz termiczną. Model ten jest zgodny z metodyką zawartą w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu.

Zgodnie z zapisami zawartymi w Raporcie OOŚ w obrębie pasa drogowego nie wystąpią stężenia przekraczające dopuszczalne wartości.

W zakresie skumulowanego wpływu na emisję zanieczyszczeń pochodzących z projektowanego oraz istniejącego układu drogowego na jakość powietrza atmosferycznego, można stwierdzić, iż ze względu na niewielkie prognozowane wielkości emisji ww. zanieczyszczeń oraz brak większych emitorów w rejonie przedsięwzięcia nie wystąpią oddziaływania skumulowane, powodujące przekroczenia norm w tym obszarze.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia prowadzona jest inwestycja pn. „Poprawa gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi na terenie Gminy Miejskiej Chojnice”, która uzyskała decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach Burmistrza Miasta Chojnice w dniu 04.05.2016 roku. Nie przewiduje się kumulowania oddziaływań budowy zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice z ww. inwestycją.

Ponadto przy rondzie przy ul. Sępoleńskiej zachodnie obejście drogowe miasta Chojnice łączy się z projektem: „Wzmocnienie korytarza transportowego południowego poprzez budowę Węzła Nieżychovice na drodze krajowej nr 22”.

W fazie eksploatacji inwestycji źródłem hałasu na otaczającym obszarze będą pojazdy samochodowe poruszające się po zachodnim obejściu drogowym miasta Chojnice. Poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów eksploatacyjnych drogi.

Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi, w tym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [Dz. U. z 2007r., nr 120, poz. 826 z późniejszymi zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109)], w zakresie ochrony przed hałasem, zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na rozpatrywanym odcinku podlegają tereny:

- zabudowy jednorodzinnej mieszkaniowej
- mieszkaniowo usługowe

Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6" oraz francuskiej normie "XPS 31-133".

Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczane są zgodnie z "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980".

Analiza została wykonana przy użyciu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 7.4, w którym zaimplementowana jest w/w metoda. Podstawą do wykonania obliczeń był numeryczny model terenu będący punktową reprezentacją wysokości

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

topograficznej terenu z uwzględnieniem korpusu projektowanego układu drogowego. Na model ten zostały naniesione współrzędne istniejącej zabudowy, dla której wysokość przypisano na podstawie wizji lokalnej oraz map podkładowych. Następnie wprowadzono parametry techniczne analizowanych dróg oraz dane prognozy ruchu.

Dla oceny zasięgu oddziaływania hałasu przyjęto prognozowane natężenia ruchu drogowego dla roku 2020 (planowany rok oddania do użytkowania) i 2030 (po 10 latach eksploatacji), którego wartości przedstawiono w poniższych tabelach.

Natężenie ruchu pojazdów zostało obliczone na podstawie opracowania „Prognoza ruchu drogowego na potrzeby opracowań środowiskowych związanych z projektem i budową zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 212” z grudnia 2017r. Prognozy ruchu zostały wykonane metodą wzrostów wskaźnikowych w oparciu o:

- Pomiar i analizy ruchu wykonane na potrzeby analizowanej inwestycji;
- Wyniki z Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2015 r.,
- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Prognozowane natężenie ruchu drogowego dla roku 2020 przyjęte do obliczeń

Nazwa odcinka	Natężenie ruchu [p/h]			
	Pojazdy lekkie		Pojazdy ciężkie	
	Dzień	Noc	Dzień	Noc
Bytowska -Zamieście	248	34	14	3,8
Zamieście -Żeromskiego	268	38	14	3,8
Żeromskiego -Człuchowska	315	49	19	5,0
Człuchowska -tereny przemysłowe	163	26	13	2,5
tereny przemysłowe -14 Lutego	176	30	13	5,0

Prognozowane natężenie ruchu drogowego dla roku 2030 przyjęte do obliczeń

Nazwa odcinka	Natężenie ruchu [p/h]			
	Pojazdy lekkie		Pojazdy ciężkie	
	Dzień	Noc	Dzień	Noc
Bytowska -Zamieście	318	45	20	3,8
Zamieście -Żeromskiego	329	50	21	3,8
Żeromskiego -Człuchowska	404	65	24	6,3
Człuchowska -tereny przemysłowe	204	34	15	5,0
tereny przemysłowe -14 Lutego	218	39	17	5,0

Z uwagi na planowaną lokalizację drogi w sąsiedztwie terenów, które mogą zostać w przyszłości zagospodarowane przez zabudowę wymagającą ochrony akustycznej, w modelu obliczeniowym uwzględniono zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości względem nawierzchni referencyjnej SMA11, wprowadzając poprawkę -2 dB na całej długości analizowanego zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice. W zakresie oddziaływania akustycznego, w przeprowadzonych analizach uwzględniono wszystkie drogi, które będą sąsiadować i krzyżować się z analizowanym obejściem drogowym miasta.

Zgodnie z ustawą OOS, w przypadku postępowania w ramach którego przeprowadzona jest ocena oddziaływania na środowisko, zapewnia się udział społeczeństwa. W tym celu umożliwia się wszystkim zainteresowanym zapoznanie się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz możliwość składania uwag i wniosków w terminie co najmniej 30

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

dni. W związku z powyższym zostało wydane obwieszczenie Burmistrza Miasta Chojnice znak KM.6220.1.2017 z dnia 09.04.2018r. o możliwości wglądu do Raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” przez okres 30 dni od momentu obwieszczenia. Obwieszczenie o powyższym zostało umieszczone na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Chojnice oraz wywieszone na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Chojnice oraz Urzędu Miejskiego w Chojnicach. Ponadto obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicach ogłoszeń Samorządów Osiedlowych nr 2, 3 i 10 znajdujących się w obszarze planowanej inwestycji.

Ponadto w ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia zostały przeprowadzone konsultacje społeczne z udziałem zainteresowanych stron postępowania. W związku z powyższym w terminie od dnia 10.09.2019r. do dnia 18.10.2019r. istniała możliwość zapoznania się z treścią dokumentacji sprawy, a także składania wniosków i uwag w formie pisemnej bezpośrednio w urzędzie lub drogą pocztową oraz w formie elektronicznej.

O terminie przeprowadzenia konsultacji społecznych oraz o terminie odbycia się spotkania konsultacyjnego, które odbyło się w dniu 17.09.2019r. o godz. 17:00 strony przedmiotowego postępowania zostały zawiadomione poprzez podanie do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Chojnicach, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Chojnicach oraz Urzędu Gminy Chojnice. Ponadto obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicach ogłoszeń Samorządów Osiedlowych nr 2, 3 i 10 znajdujących się w obszarze planowanej inwestycji.

Spotkanie konsultacyjne swoim zakresem obejmowało:

- przedstawienie lokalizacji przedsięwzięcia oraz jego celów,
- omówienie charakterystyki przedsięwzięcia, tj. zakresu jej realizacji, w skład którego wchodzi m.in. budowa drogi wojewódzkiej w nowym przebiegu o długości 3,08 km, budowa chodnika, ścieżki rowerowej, ciągu pieszo-rowerowego, budowa lub przebudowa skrzyżowań z innymi drogami, budowa lub przebudowa obiektów inżynierskich, między innymi takich jak obiekty mostowe, przepusty i konstrukcje oporowe, budowa oraz przebudowa oświetlenia drogi, budowa oraz przebudowa odwodnienia drogi, w tym kanalizacji deszczowej, rowów odwadniających, zbiorników retencyjnych, regulacja koryta ciek naturalnego (Rowu Zachodniego) na wysokości ul. Asnyka, wprowadzenie organizacji ruchu drogowego uwzględniającej elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, między innymi wyspy uspokajające ruch oraz azyle dla pieszych, dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych (oświetlenie typu LED), budowa sygnalizacji świetlnej, budowa albo przebudowa niezbędnej infrastruktury – obiektów inżynierskich takich jak: przepusty, murki oporowe, ogrodzenia, schody, konstrukcje wsporcze itp., przebudowa kolidującego uzbrojenia podziemnego i nadziemnego w zakresie wynikającym z potrzeb przedmiotowej inwestycji,
- przedstawienie parametrów technicznych nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 212 oraz prognozowanych natężeń ruchu drogowego dla roku 2020 oraz 2030 przyjęte do obliczeń
- omówienie wpływu inwestycji na obszar Natura 2000 oraz oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat akustyczny
- wskazanie działań, jakie należy podjąć na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz wymagań dotyczących ochrony środowiska
- zaprezentowano terminarz prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”.

Podczas spotkania konsultacyjnego zgłaszano głównie uwagi dotyczące lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Wnoszono sugestie przeniesienia obejścia drogowego miasta Chojnice na teren położony na obszarze Gminy Chojnice. Ponadto wnoszono zastrzeżenia dotyczące poprawności wykonania analizy akustycznej oraz obawy związane z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu po realizacji inwestycji.

W trakcie wskazanego 30 dniowego okresu na składanie uwag i wniosków w ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, jak również w trakcie całego postępowania, w tym w trakcie trwania konsultacji społecznych do tut. Organu wpłynęło kilkanaście pisemnych uwag w sprawie planowanego przedsięwzięcia. W związku z powyższym organ dokonał analizy uwag oraz wniosków stron i społeczeństwa złożonych w trakcie postępowania.

Poniżej zamieszczono wszystkie otrzymane pytania i uwagi oraz odpowiedzi na nie, ze wskazaniem w jaki sposób zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, oraz te które nie były zasadne i dlaczego .

1. *Wniosek mieszkańców i właścicieli nieruchomości położonych przy ulicach: Jana Bińczyka, Bernarda Myśliwka, I Batalionów Strzelców, Gryfa Pomorskiego oraz Sybiraków o zaprojektowanie i zamontowanie ekranów akustycznych po północno-wschodniej stronie obwodnicy (obejścia) na odcinku od ulicy Człuchowskiej do ulicy Sybiraków, w celu zminimalizowania poziomu hałasu, który powstanie w związku ze znaczną eksploatacją zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”.*

Przeprowadzone obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu pochodzącego od projektowanej obwodnicy nie będą powodować występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w rejonie zabudowy mieszkaniowej. W związku z powyższym nie jest uzasadnione budowanie ekranów akustycznych na niniejszym etapie postępowania.

Dodatkowo, w celu weryfikacji dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonanie analizy porealizacyjnej po oddaniu inwestycji do użytkowania. Analiza zweryfikuje poprawność przyjętych założeń. Pomiary kontrolne wykonane w ramach analizy porealizacyjnej mają na celu:

- weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.
- określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku.
- potwierdzenie dotrzymania standardów akustycznych a środowisku lub wskazania na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

2. *Uwaga nr 1 mieszkańca ul. I Batalionów Strzelców: „Na stronie 64 raportu umieszczono określenie Człuchowska – tereny przemysłowe. Oznaczałoby to że Osiedle Kolejarskie lub nasza część osiedla Kolejarskie nazwana często osiedlem Gryfa Pomorskiego, nie jest terenem zamieszkałym tylko terenami przemysłowymi. Jest to stwierdzenie niewłaściwe, aktualnie mieszka tam około 30-40 rodzin, które zakupiły nieruchomości od miasta i pobrały domy na podstawie zgód Urzędu Miejskiego. Co w ostateczności ujawnia, że raport ma błędne założenia i jest konieczność jego poprawy”.*

Określenie zawarte w raporcie „Człuchowska – tereny przemysłowe” jest jedynie nazwą odcinka przyjęta na potrzeby prognoz ruchu i nie dotyczy klasyfikacji akustycznej terenów sąsiednich, określonych na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania terenów przyległych. W związku z powyższym uwaga nie została uwzględniona.

3. Uwaga nr 2 mieszkańca ul. I Batalionów Strzelców „Na stronie 64 raportu tabela 31 w której, w naszej części osiedla Kolejarcz prognozuje się, że w trakcie eksploatacji Zachodniego Obejścia Chojnic, przez odcinek przechodzący przez nasze osiedle przejeżdżać będzie w ciągu dnia 13 Pojazdów ciężkich, a w trakcie nocy 2,5 Pojazdu Ciężkiego. Te liczby są kompletnie odrealnione. Można przewidywać ruch Pojazdów Ciężkich na tym odcinku na poziomie 60-80 w trakcie dnia i 30 w trakcie nocy. Burmistrz Arseniusz Finster w trakcie spotkań z niedoszłymi „sąsiadami” Zachodniego Obejścia sam stwierdził, że ruch na poziomie 20 Pojazdów ciężkich dziennie jest pomyłką do poprawy. Dlaczego uwagi naszego włodarza i obywateli nie zostały ujęte w „Raporcie...”. Na podstawie kompletnie zaniżonych planowanych przejeżdżających Pojazdów Ciężkich wykonano odrealniony Raport, który musi zawierać przewidywane realne ilości Pojazdów Ciężkich”.

Prognozy ruchu zawarte w raporcie są poprawne, a dane zawarte w tabelach na stronie 64 raportu OOS zawierają natężenie ruchu w jednostce: pojazdy na godzinę [p/h]. Aby uzyskać natężenie ruchu dla pory dnia wartość należy pomnożyć przez 16, a dla pory nocy pomnożyć przez 8. W związku z powyższym uwaga nie została uwzględniona.

4. Uwaga nr 3 mieszkańca ul. I Batalionów Strzelców „Na stronie 17 w/w Raportu umieszczono informację, iż „Z uwagi na charakter inwestycji oraz fakt, iż korytarz pod zachodnie obejście był znany i ma swoje odzwierciedlenie w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, rozwiązań alternatywnych dla planowanego przedsięwzięcia poszukiwano nie w samym umiejscowieniu przedsięwzięcia i jego przebiegu, ale w zaplanowanych rozwiązaniach projektowych.

W roku 2011 jak wielu moich sąsiadów zakupiliśmy nieruchomości w obrębie ulicy Gryfa Pomorskiego. W czasie zakupów i w trakcie wydawania planu miejscowego nie otrzymaliśmy żadnej informacji o planowanym Zachodnim Obejściu. Gdyby była taka informacja ja i moi sąsiedzi z pewnością by się tam nie budowali. Fakt planowanie budowy małej obwodnicy obok zabudowań jednorodzinnych jest wadą prawną i powinien być ujęty w ogłoszeniu o zbywaniu nieruchomości. Z tej sytuacji wynika, że w trakcie postępowania zakupowego Urząd Miejski oszukał nabywców nieruchomości celem sprzedaży działek”.

Przedmiotowa uwaga nie dotyczy prowadzonego postępowania w zakresie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Raport oddziaływania na środowisko przedstawia wariantowość rozwiązań projektowych dla danego terenu. Na obszarze wzdłuż planowanej inwestycji związanej z budową zachodniego obejścia miasta Chojnice obowiązują następujące plany miejscowe:

- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu pod zabudowę mieszkaniową i usługi pomiędzy ulicami Człuchowską i Bytowską w Chojnicach zatwierdzony uchwałą Nr XXXVII/397/13 z dnia 28 października 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z dnia 27 listopada 2013 r. poz. 4167);
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu pod zabudowę mieszkaniową i usługi przy ulicach Człuchowskiej i Wyszyńskiego w Chojnicach zatwierdzony uchwałą Nr XLIII/501/10 z dnia 26 października 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. Nr 143 poz. 2790 z dnia 24 listopada 2010 r.);
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przy ulicach: 14 Lutego i Prochowej w Chojnicach zatwierdzony uchwałą Nr XLVI/525/14 z dnia 22 września 2014r (Dz. Urz. Woj. Pom. z dnia 27 października 2014 r. poz. 3609).

Należy podkreślić, iż planowana lokalizacja zmiany przebiegu DW 212 wskazywana była już w:

- miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Chojnice, zatwierdzonym uchwałą Nr 26/45/71 przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy w dniu 24 kwietnia 1971 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Nr 14/1971, poz. 133 z dn. 30 lipca 1971 r.);
- miejscowym planie ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Chojnice zatwierdzonym uchwałą Nr XIX/99/87 Miejskiej Rady Narodowej w Chojnicach z dnia 25 czerwca 1987 r. (Dz. Urz. Woj. Bydg. Nr 12, poz. 128);
- miejscowym planie ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Chojnice zatwierdzonym uchwałą Nr XXVI/240/92 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 17 lipca 1992 r. (Dz. Urz. Woj. Bydg. Nr 10, poz. 171 z dnia 10 września 1992r.);
- każdej aktualizacji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (w latach: 1997, 2009, 2014 i 2018);

Ponadto informacje o zagospodarowaniu terenu miasta Chojnice dostępne są dla wszystkich zainteresowanych na stronie internetowej <http://mchojnice.e-mapa.net>.

5. Uwaga nr 4 mieszkańca ul. 1 Batalionów Strzelców „Na stronie w/w Raportu umieszczono mapy Osiedla Kolejarz nie ilustrujące stanu faktycznego zabudowy jednorodzinnej terenów przyległych od planowanej małej obwodnicy. Niebranie pod uwagę gęstej zabudowy jednorodzinnej spowodował błąd w prognozowaniu wpływu w/w inwestycji na zdrowie i życie mieszkańców przyległych do małej obwodnicy zabudowań jednorodzinnych. Proszę o poprawienie raportu w zakresie wskazanym w aktualnym dokumencie”.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” w załączniku 6 umieszczono dokumentację fotograficzną wykonaną w 2014 i 2015 roku. Jednocześnie zgodnie z zapewnieniami autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia podczas jego opracowywania były wykonywane liczne wizje w terenie oraz dokumentacja fotograficzna, która nie była załączona do raportu ze względu na jej objętość.

Dodatkowo, w celu weryfikacji dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonanie analizy porealizacyjnej po oddaniu inwestycji do użytkowania. Analiza zweryfikuje poprawność przyjętych założeń. Pomiary kontrolne wykonane w ramach analizy porealizacyjnej mają na celu:

- weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.
- określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku.
- potwierdzenie dotrzymania standardów akustycznych a środowisku lub wskazania na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

6. Uwaga nr 1 mieszkańca ul. 18 Pułku Ułanów 30 „Analizując załącznik nr 5 do analizy oddziaływania na w/w inwestycję – Inwentaryzację przyrodniczą zgłaszam uwagę dot. wyników inwentaryzacji ptaków ujętych w tabeli nr 2 tego załącznika a mianowicie nie został wymieniony gatunek: Żuraw – Grus grus zasiedlający tereny na południowy – zachód od osiedla Kolejarzy, na terenach podmokłych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji. Żurawie w ilości 3 par mają swoje miejsca lęgowe i od wielu lat obserwowane są

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

przez mieszkańców osiedla Kolarzy, tym bardziej dziwi fakt nie odnotowania ich przez przyrodników.

Żuraw w Polsce objęty jest ścisłą ochroną gatunkową i wymaga ochrony czynnej terenów podmokłych i bagiennych.

Podstawa:

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 września 2008r. W sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną
- Dyrektywa Ptasia Art. 4.1 – Załącznik I – pozycja 90

Gatunki ptaków wymienione w załączniku I Dyrektywy Ptasiej, objęte szczególnymi środkami ochronnymi, obejmującymi także ich siedliska, i które mają na celu zapewnienie przetrwania i rozrodu tych gatunków w ich obszarach występowania

- Konwencja Berneńska załącznik II
- Porozumienie AEWA”.

W związku z otrzymaną uwagą wyjaśniam, iż prace inwentaryzacyjne podczas opracowania Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” składały się z dwóch etapów:

Etap pierwszy – kameralny: w tym etapie wykonano dokładną analizę topografii oraz różnorodności siedliskowej na podstawie map oraz zdjęć satelitarnych. Wyznaczono miejsca o zakładanej największej bioróżnorodności (w tym potencjalne miejsca występowania gatunków rzadkich) i na nich skoncentrowano prace terenowe.

Etap drugi – terenowy: w ramach którego obszar inwestycji został skontrolowany metodą marszrutową (lipiec, wrzesień 2014; kwiecień, maj 2015 oraz w okresie styczeń – marzec 2017 r.) ze szczególną uwagą kontrolowano miejsca wyznaczone w ramach pierwszego etapu prac. Prace inwentaryzacyjne obejmowały przede wszystkim godziny ranne, rozpoczynając się ok. 1 godziny po wschodzie słońca (w czasie największej aktywności ptaków). Obejmowały również przedział przedpołudniowy ok. 9-11, z większą aktywnością dużych ptaków (np.: szponiastych) wykorzystujących do lotu prądy wznoszące powstające we wskazanych godzinach. W ramach prac oprócz obserwacji bezpośredniej prowadzono również nasłuch a także wyszukiwano miejsc gniazdowych.

W ramach w/w prac w buforze inwentaryzacji nie stwierdzono występowania żurawia Grus grus. Wizyta wiosenna w 2015 r. wykazała, że rozlewisko znajdujące się w sąsiedztwie planowanej drogi w km. ok. od 1+200 do 1+700 zostało całkowicie osuszone w skutek udroźnienia i pogłębienia odprowadzającego wodę w kierunku południowym kanału melioracyjnego. Doprowadziło to do całkowitego zniszczenia podmokłych siedlisk położonych najbliżej planowanego przedsięwzięcia. Podkreślić należy również fakt, iż analizowana inwestycja realizowana będzie pod nadzorem przyrodniczym, który zapewni zgodność realizacji inwestycji z przepisami prawa w zakresie ochrony przyrody. Zadaniem nadzoru będzie również określenie stanu środowiska przed rozpoczęciem realizacji inwestycji.

7. Uwaga nr 2 mieszkańca ul. I Batalionów Strzelców „Z raportu bezpośrednio nie wynika wpływ już istniejącej obwodnicy Chojnice (droga krajowa nr 22) na południowy-zachód od osiedla Kolarzy na poziom hałasu i zanieczyszczenie powietrza w połączeniu z planowaną inwestycją w tym rejonie. Karta informacyjna przedsięwzięcia i przedstawione w tym zakresie dane zdają się nie brać pod uwagę już istniejącego natężenia hałasu i zanieczyszczenia powietrza”.

W związku z powyższym proszę o udzielenie wyjaśnień i informacji”.

W analizie akustycznej nie uwzględniono oddziaływania istniejącej drogi krajowej nr 22 z uwagi na znacznie większą odległość tej drogi od analizowanej inwestycji w porównaniu do spodziewanych zasięgów oddziaływania akustycznego planowanej obwodnicy. W zakresie analiz rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza do obliczeń autorzy raportu przyjęli tło zanieczyszczeń dla roku 2020 – zgodnie z danymi przekazanymi przez WIOŚ oraz dla roku 2030 – 10% wartości dopuszczalnej zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. W związku z powyższym uwaga nie została uwzględniona.

Ponadto dodatkowo, w celu weryfikacji dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonanie analizy porealizacyjnej po oddaniu inwestycji do użytkowania. Analiza zweryfikuje poprawność przyjętych założeń. Pomiary kontrolne wykonane w ramach analizy porealizacyjnej mają na celu:

- weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.
- określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku.
- potwierdzenie dotrzymania standardów akustycznych a środowisku lub wskazania na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

8. *Uwaga nr 3 mieszkańca ul. I Batalionów Strzelców „Proszę o podanie adresów konkretnych budynków gdzie zamontowani receptory hałasu wykazane w tabeli nr 33 Karty informacyjnej przedsięwzięcia”.*

Wskazanie adresów budynków nie jest wymagane obowiązującymi przepisami. Natomiast lokalizacja każdego receptora została zaznaczona na załącznikach graficznych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego uzupełnieniach.

9. *Uwagi i wnioski nr 1 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „Wnosimy o uzupełnienie Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”, tak by uwzględnił on okoliczności podniesione w przytoczonych uwagach, w szczególności:*

- a) *prawidłowe wyliczenia w zakresie oddziaływania akustycznego na tereny przyległe do planowanej inwestycji”;*

W ramach Raportu prawidłowo wykonano obliczenia (prognozy) rozprzestrzeniania się hałasu pochodzącego od ruchu pojazdów po planowanej drodze. Obliczenia wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” oraz francuskiej normie „XPS 31-133”.

Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczone są zgodnie z „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”.

Ponadto omawiana metodyka obliczeniowa jest rekomendowana przez Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Analiza została wykonana przy

użyciu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 7.4, w którym zaimplementowana jest w/w metoda.

Wyniki obliczeń przedstawiono na rysunkach w postaci izolinii równoważnego poziomu dźwięku oraz szczegółowo w postaci wyników poziomów hałasu w receptorach na elewacjach budynków zlokalizowanych najbliżej inwestycji, przy czym wyniki nie uwzględniają odbić hałasu od elewacji (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem) i mogą być bezpośrednio odniesione do wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Wyniki obliczeń w receptorach pozwalają szczegółowo określić prognozowane oddziaływanie akustyczne ruchu samochodów po projektowanej drodze.

Zastosowana metodyka obliczeniowa jest powszechnie stosowana do obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu zarówno dla dróg planowanych jak i istniejących. Charakteryzuje się dużą zbieżnością z wynikami pomiarów. Aktualnie nie istnieją inne wytyczne w zakresie stosowania innych lub nowszych metod obliczeniowych na terenie Polski. W związku z powyższym uwaga nie została uwzględniona.

b) *„Informacji o zakresie planowanej wycince drzew na obszarze nieruchomości przyległych”:*

Wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Z uwagi na znaczny przebieg planowanej inwestycji przez tereny rolnicze i nieużytki, zakres wycinki będzie stosunkowo niewielki. Wycinka drzew będzie niezbędna w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na planowanej drodze.

Jednocześnie informuję, że załącznik nr 7 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko (wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów) został wycofany, gdyż w myśl art. 82a ustawy o oś istnieje możliwość wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed uzyskaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, w której to decyzji wskazane zostaną działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych i która stanowić będzie podstawę do wykonania tych prac polegających na wycince drzew i krzewów. Istniejącą przesłanką do zaistnienia takiej możliwości jest to, że prace takie dotyczyć będą wyłącznie nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788). W związku z faktem, iż wymienione w załączniku nr 7 do Raportu działki nie stanowią własności Skarbu Państwa pozostającej jednocześnie w zarządzie Lasów Państwowych, działki te nie mogą być miejscem realizacji prac przygotowawczych.

Na kolejnej stronie przedstawiono zestawienie zinwentaryzowanej zieleni.

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Nr	Nazwa polska/Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 1,3cm	Pow. [m2]	Stan zdrowotny/Uwagi	Pow. wycinki [m2]	Obręb ewid.	Nr działki ewid.
1.	Żywotnik zachodni/ <i>Thuja occidentalis</i>		104,9	rzęd, młode, 1 szt<0,25 m2, 80 sztuk	40,1	0001 Chojnice	109/11
2	Żywotnik zachodni/ <i>Thuja occidentalis</i> + Śiwerek biały <i>Conica/ Picea glauca Conica</i>		2,0	rzęd, kolumnowe, 2,1m wysokości i 1,6 m2, 30 sztuk, 1 szt/1m2		0001 Chojnice	107/19
3	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	20-30	3400,7	zagajnik, 1 szt/5m2, pokrycie 10%	3400,7	0001 Chojnice	66/1
	Wierzba iwa/ <i>Salix caprea</i>						
	Bez czarny/ <i>Sambucus nigra</i>			domieszkowo około 3%			
	Wierzba szara/ <i>Salix cinerea</i>						
4	Wierzba wiciowa/ <i>Salix viminalis</i>	<15	307,4	368 pni, podrost, forma krzewiasta		0001 Chojnice	21/10
5	Wierzba wiciowa/ <i>Salix viminalis</i>	<15	40	48 pni		0001 Chojnice	21/10
6	Wierzba wiciowa/ <i>Salix viminalis</i>	<15	40	56 pni		0001 Chojnice	21/10
7	Róża dzika/ <i>Rosa canina</i>		15		15	0001 Chojnice	6/2
8	Jabłoń/ <i>Malus Mill.</i>		4	forma krzewiasta	4	0001 Chojnice	6/2
9	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	41				0001 Chojnice	6/2
10	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	38+35+44				0001 Chojnice	6/2
11	Bez czarny/ <i>Sambucus nigra</i>	20-35; 36-40	1417,4	pow z mapy, 350 pni 20-35, 180 pni 36-40	1417,4	0016 Niezychowice	175/105
	Śliwa alycza/ <i>Prunus cerasifera</i>						
	Wierzba iwa/ <i>Salix caprea</i>						
	Wierzba wiciowa/ <i>Salix viminalis</i>						
12	Wierzba biała/ <i>Salix alba</i>	50+48+46+49+43+40+45+42+39				0016 Niezychowice	175/105
	Wierzba biała/ <i>Salix alba</i>	25-35		8 pni			
13	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	66		krzywa		0016 Niezychowice	175/105
14	Klon pospolity 'Globosum'/ <i>Acer platanoides 'Globosum'</i>	15				0001 Chojnice	237/660
15	Klon pospolity 'Globosum'/ <i>Acer platanoides 'Globosum'</i>	14				0001 Chojnice	237/660

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Nr	Nazwa polska/ Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 1,3cm	Pow. [m2]	Stan zdrowotny/ Uwagi	Pow. wycinki [m2]	Obręb ewid.	Nr działki ewid.
16	Klon pospolity 'Globosum'/ Acer platanoides 'Globosum'	11				0001 Chojnice	237/660
17	Klon pospolity 'Globosum'/ Acer platanoides 'Globosum'	14		zamiera		0001 Chojnice	237/660
18	Klon pospolity 'Globosum'/ Acer platanoides 'Globosum'	15		zamiera		0001 Chojnice	237/660
19	Klon pospolity 'Globosum'/ Acer platanoides 'Globosum'	15				0001 Chojnice	237/660
20	Klon pospolity/ Acer platanoides	14				0001 Chojnice	237/606
21	Klon pospolity/ Acer platanoides	14+15+15				0001 Chojnice	237/606
22	Klon pospolity/ Acer platanoides	20+17				0001 Chojnice	237/606
23	Klon pospolity/ Acer platanoides	42				0001 Chojnice	237/606
24	Klon pospolity/ Acer platanoides	16				0001 Chojnice	237/606
25	Klon pospolity/ Acer platanoides	11				0001 Chojnice	237/606
26	Klon pospolity/ Acer platanoides	33				0001 Chojnice	237/606
27	Wierzba iwa/ Salix caprea	41				0001 Chojnice	237/606
	Wierzba iwa/ Salix caprea	36+32				0001 Chojnice	237/606
28	Klon jesionolistny/ Acer negundo	25				0001 Chojnice	237/606
29	Karagana Syberyjska/ Caragana arborescens		2	zamiera		0001 Chojnice	237/606
30	Topola czarna odm. Włoska/ Populus nigra L. 'Italica'	227				0001 Chojnice	237/606
31	Jarząb szwedzki/ Sorbus intermedia	56				0001 Chojnice	237/606
32	Brzoza brodawkowata/ Betula pendula	61				0001 Chojnice	237/606
33	Klon pospolity/ Acer platanoides	30				0001 Chojnice	245/1
	Klon pospolity/ Acer platanoides	17					
	Klon pospolity/ Acer platanoides	20					
34	Wierzba iwa/ Salix caprea		15		15	0001 Chojnice	245/1
35	Brzoza brodawkowata/ Betula pendula	12				0001 Chojnice	245/1
	Brzoza brodawkowata/ Betula pendula	12					
	Brzoza brodawkowata/ Betula pendula	16					
36	Jarząb szwedzki/ Sorbus intermedia	22+27+24+21				0001 Chojnice	245/1
37	Klon pospolity/ Acer platanoides	68+19+17				0001 Chojnice	245/1
	Brzoza brodawkowata/ Betula pendula	31+39					
38	Jabłoń/ Malus Mill.		20		20	0001 Chojnice	245/1

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Nr	Nazwa polska/ Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 1,3cm	Pow. [m ²]	Stan zdrowotny/ Uwagi	Pow. wycinki [m ²]	Obręb ewid.	Nr działki ewid.
39	Klon pospolity/ <i>Acer platanoides</i>	22				0001 Chojnice	297/3
40	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	16+18				0001 Chojnice	299/1
41	Jarząb pospolity/ <i>Sorbus aucuparia</i>	<7		15 pni		0001 Chojnice	270/6
42	Brzoza brodawkowata/ <i>Betula pendula</i>	61				0001 Chojnice	282/1
43	Buk pospolity odm. Purpurowa/ <i>Fagus sylvatica purpurea</i>	15		”		0001 Chojnice	282/1
44	Dąb czerwony/ <i>Quercus rubra</i>	12+15+15				0001 Chojnice	282/1
	Buk pospolity odm. Purpurowa/ <i>Fagus sylvatica purpurea</i>	13					
	Olsza czarna/ <i>Alnus glutinosa</i>	32+34					
45	Świerk pospolity/ <i>Picea abies</i>		4,6			0001 Chojnice	156/49
46	Jałowiec pospolity/ <i>Juniperus communis</i>		9,7			0001 Chojnice	156/45
47	Lilak pospolity/ <i>Syringa vulgaris</i>		1,5		1,5	0001 Chojnice	156/44
48	Tawuła van Houtte'a/ <i>Spirea vanhouttei</i>		8,4		8,4	0001 Chojnice	156/44; 156/52
	Forsycja pośrednia/ <i>Forsythia x intermedia</i>						
	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>						
49	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>		12		3,6	0001 Chojnice	156/52
	Tawlina/ <i>Sorbaria sp.</i>						
	Cyprysik/ <i>Chamaecyparis sp.</i>						
	Trzmielina Fortune'a/ <i>Euonymus fortunei</i>						
50	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>		2,2			0001 Chojnice	156/52
	Forsycja pośrednia/ <i>Forsythia x intermedia</i>						
51	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>		2,4		2,4	0001 Chojnice	136/17
52	Żywotnik zachodni/ <i>Thuja occidentalis</i>		14,8		14,8	0001 Chojnice	136/17
53	Żywotnik zachodni/ <i>Thuja occidentalis</i>		12			0001 Chojnice	156/29
54	Bluszcz pospolity/ <i>Hedera helix</i>		11,1		11,1	0001 Chojnice	136/17
55	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>		12,2		12,2	0001 Chojnice	136/17; 2343/22
56	Bukszpan wieczniezielony/ <i>Buxus sempervirens</i>		12,8		2,3		
57	Bukszpan wieczniezielony/ <i>Buxus sempervirens</i>		80,5		23,6	0001 Chojnice	2343/22
58	Berberys 'Atropurpurea'/ <i>Berberis thunbergii</i> 'Atropurpurea'		50,2			0001 Chojnice	2343/22
	Jałowiec/ <i>Juniperus sp.</i>						

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Nr	Nazwa polska/ Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 1,3cm	Pow. [m2]	Stan zdrowotny/ Uwagi	Pow. wycinki [m2]	Obręb ewid.	Nr działki ewid.
	<i>Tawuła/ Spiraea sp</i>				9,3		
	<i>Sosna żółta/ Pinus ponderosa</i>						
	<i>Ognik szkarłatny/ Pyracantha coccinea</i>						
59	<i>Żywotnik zachodni/ Thuja occidentalis</i>		17,0			0001 Chojnice	2343/28; 2343/27
	<i>Bukszan wieczniezielony/ Buxus sempervirens</i>						
	<i>Jałowiec/ Juniperus sp.</i>						
60	<i>Świerk pospolity/ Picea abies</i>		29,5			0001 Chojnice	2343/1
61	<i>Świerk biały 'Conica'/Picea glauca 'Conica'</i>		9,5			0001 Chojnice	107/19
62	<i>Żywotnik zachodni/ Thuja occidentalis</i>		10,0			0001 Chojnice	156/53
	<i>Cyprysyk/ Chamaecyparis sp.</i>						

* Kolorem jasnoczerwonym oznaczono drzewa i krzewy przeznaczone do wycinki.

- c) „Szczegółowe opisanie (z uwzględnieniem dokumentacji fotograficznej) klimatu akustycznego i występującej najbliższej zabudowy mieszkaniowej”.

Klimat akustyczny został w wyczerpujący sposób opisany w raporcie OOŚ oraz w jego uzupełnieniach, a występująca najbliższa zabudowa mieszkaniowa uwzględniona w obliczeniach akustycznych i zaprezentowana na załącznikach graficznych 2a i 2b dołączonych do Raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Ponadto informuję, iż w raporcie umieszczono dokumentację fotograficzną wykonaną w 2014 i 2015 roku. Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z zapewnieniami autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia podczas jego opracowywania były wykonywane liczne wizje w terenie oraz dokumentacja fotograficzna, która nie była załączona do raportu ze względu na jej objętość.

Dodatkowo, w celu weryfikacji dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonanie analizy porealizacyjnej po oddaniu inwestycji do użytkowania. Analiza zweryfikuje poprawność przyjętych założeń. Pomiary kontrolne wykonane w ramach analizy porealizacyjnej mają na celu:

- weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.
- określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku.
- potwierdzenie dotrzymania standardów akustycznych a środowisku lub wskazania na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania

10. Uwagi i wnioski nr 2 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „Na zasadzie art. 84 § 1 k.p.a. zwrócenie się do biegłego o wydanie opinii na okoliczności prawidłowości wyliczeń dotyczących prognozy natężenia ruchu pojazdów, oddziaływań akustycznych dla receptorów 1, 3, 4 oraz pozostałych wątpliwości podniesionych w w/w piśmie, dotyczących „Raportu...”

Po wnikliwej analizie Raportu o oddziaływaniu na środowisko nie stwierdzono konieczności powołania biegłego o wydanie opinii w zakresie prawidłowości wyliczeń dotyczących prognozy natężenia ruchu pojazdów oraz oddziaływań akustycznych. Informacje zawarte w raporcie według Organu są wiarygodne, a dane dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko są wyczerpujące oraz poparte obliczeniami. Raport został sporządzony prawidłowo, przez osobę o odpowiednich kwalifikacjach i uprawnieniach, a jego podstawy faktyczne i merytoryczna treść zdaniem Organu nie budzą wątpliwości. W związku z powyższym uwaga nie została uwzględniona.

11. Uwagi i wnioski nr 3 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „*Wśród celów przedsięwzięcia wymienionych w raporcie wymienia się w szczególności :...wzmocnienie korytarza transportowego zachodniego poprzez zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej nr 212, jak również zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego, szczególnie tranzytowego przez centrum miasta...*”. Wskazuje się również, iż „*droga łącząca Osowo Lęborskie z miejscowością Kamionka na granicy woj. pomorskiego, stanowi element połączenia drogowego Lębork-Bytów-Chojnice-Bydgoszcz. Tym samym szczególnie odczuwalny jest ruch pojazdów samochodowych z południa kraju w kierunkach nadmorskich, dodatkowo nakłada się na coraz większy ruch lokalny miejski...*”.

Tymczasem, lokalizacja planowanej inwestycji przebiega przez osiedla domów jednorodzinnych, tj. os. Zamieście, os. Asnyka oraz graniczy bezpośrednio z os. Kolejarz. Powyższe naraża mieszkańców w/w osiedli na immisje w postaci hałasu przekraczającego normę przewidzianą dla osiedli domów jednorodzinnych, a także drgań oraz zanieczyszczenia powietrza spalinami samochodowymi. W efekcie, prezentowani w/w celu, polegającego na wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z centrum miasta, stanowi niekonsekwencję oraz sprzeczność pomiędzy zamierzeniami a faktycznymi skutkami realizacji inwestycji.

Jak wynika z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego na mocy uchwały nr XXXVII/397/13 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 28 października 2013r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu pod zabudowę mieszkaniową i usługi pomiędzy ulicami Człuchowską i Bytowską w Chojnicach, teren na którym ma być realizowana planowana inwestycji – droga wojewódzka 212 spełniająca de facto rolę obwodnicy miasta – jest przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową i usługi.

W związku z dynamicznym rozwojem osiedli domów jednorodzinnych, budowa tzw. obwodnicy w granicach stale rozrastającego się osiedla domów jednorodzinnych graniczy z nieporozumieniem. Trudno bowiem mówić o wyprowadzeniu ruchu z miasta w sytuacji rzeczywistego przeniesienia go z centrum na osiedle domów jednorodzinnych. Powyższego dowodzi również fakt, iż niemal całość inwestycji przebiega w granicy miasta”.

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu pod zabudowę mieszkaniową i usługi pomiędzy ulicami Człuchowską i Bytowską w Chojnicach (uchwała nr XXXVII/397/13 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 28 października 2013r.) teren na którym realizowana ma być inwestycja funkcjonuje jako teren 018KDZ – publiczna droga zbiorcza. Inwestycja zakłada jedynie niewielkie wyjścia poza zakładany teren – niezbędne w celu realizacji infrastruktury towarzyszącej drodze. Stan ten został przedstawiony na załączniku nr 2 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko, gdzie przedstawiono lokalizację terenów chronionych akustycznie względem projektowane zakresu inwestycji. Plan ten ponadto ustala zasadę odległości linii zabudowy 10,0 m od linii rozgraniczających tereny KDZ. Ponadto zapisy planu stanowią, iż:

§ 24. 1. Obowiązują ustalenia szczegółowe odnoszące się do przeznaczenia i sposobu zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: 018KDZ, 074KDZ, 075KDZ.

2. Przeznaczenie podstawowe: teren komunikacji publicznej, droga zbiorcza.

3. Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego, w tym parametry i wskaźniki zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

1) dostępność do drogi nieograniczona;

2) obowiązują ustalenia § 11.4. Zasady podziału nieruchomości: 1) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu.

2) dopuszcza się podział nieruchomości w zależności od potrzeb inwestycyjnych;

3) dopuszcza się wydzielanie działek na cele komunikacji i urządzeń infrastruktury technicznej.

W związku z powyższym budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice jest zgodna z MPZP terenu pod zabudowę mieszkaniową i usługi pomiędzy ulicami Człuchowską i Bytowską w Chojnicach (UCHWAŁA NR XXXVII/397/13 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 28 października 2013r.). Uwaga nie została uwzględniona.

12. Uwagi i wnioski nr 4 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „Przedsięwzięcie zakłada zmiany w dotychczasowej infrastrukturze, wśród których wymienia się m.in. „wycinkę drzew wynikającą z zakresu przedmiotowej inwestycji – załącznik nr 7”. Powyższe oznacza dla właścicieli nieruchomości zabudowanych budynkami jednorodzinnymi, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, wejście na ich zabudowane i zagospodarowane posesje oraz zajęcie ich działek wraz z zagospodarowanymi ogrodami, a także wycinkę roślin pod prace przygotowawcze. Dotyczy to dwunastu nieruchomości. Planowana wycinka drzew może faktycznie sprowadzać się do wywłaszczenia z części posiadanych gruntów oraz obrazuje niewielką odległość drogi od domów jednorodzinnych na osiedlach”.

Wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Z uwagi na znaczny przebieg planowanej inwestycji przez tereny rolnicze i nieużytki, zakres wycinki będzie stosunkowo niewielki. Wycinka drzew będzie niezbędna w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na planowanej drodze.

Jednocześnie informuję, że załącznik nr 7 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko (wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów) został wycofany, gdyż w myśl art. 82a ustawy o oś istnieje możliwość wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed uzyskaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, w której to decyzji wskazane zostaną działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych i która stanowić będzie podstawę do wykonania tych prac polegających na wycince drzew i krzewów. Istniejącą przesłanką do zaistnienia takiej możliwości jest to, że prace takie dotyczyć będą wyłącznie nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788). W związku z faktem, iż wymienione w załączniku nr 7 do Raportu działki nie stanowią własności Skarbu Państwa pozostającej jednocześnie w zarządzie Lasów Państwowych, działki te nie mogą być miejscem realizacji prac przygotowawczych. Ponadto na stronach 34-37 przedmiotowej decyzji zamieszczono zestawienie zinwentaryzowanej zieleni.

13. Uwagi i wnioski nr 5 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „W tabeli 2 „Raportu ...” na s. 13 zaprezentowana jest „Analiza zgodności projektu ze strategicznymi dokumentami

krajowymi”. Wśród wymienionych dowodów wpisywania się planowanej inwestycji w przyjęte strategię wskazuje się m.in., że inwestycja wpisuje się w działanie polegające na budowie obwodnic dużych miejscowości, co ma pozostawać w zgodzie z Długookresową Strategią Rozwoju Kraju- Polska 2030. Nadto, inwestycja stanowić ma „Podjęcie działań na rzecz upłynnienia transportu miejskiego – inwestycja poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centralnych obszarów miasta pozwoli na poprawę warunków ruchu drogowego”, co również ma wpisywać się założenia przytoczonego dokumentu.

Co więcej, w obszarze transportu drogowego inwestycja ma realizować założenia polegające na „wyprowadzaniu ruchu tranzytowego z miasta poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych”. Tymczasem przedmiotowe założenia winny być realizowane w ramach inwestycji w postaci obwodnicy miasta, znajdującej się poza jego granicami, jak ma to miejsce w przypadku szeregu inwestycji w kraju. Planowane przedsięwzięcie stanowi rozwiązanie doraźne, gdyż nieustanny i dynamiczny rozwój osiedli wokół inwestycji spowoduje, iż za niedługi czas powstanie konieczność kolejnego odciążenia ruchu w tej części miasta. Nadto, proponowane rozwiązanie jest iluzoryczne, gdyż trudno mówić o wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z miasta w sytuacji budowy drogi w jego administracyjnych granicach, która to droga przebiegać ma przez tereny osiedli domów jednorodzinnych i ich obrzeżami.

Z całą pewnością niezgodne z rzeczywistym stanem jest również stwierdzenie w tab. 2 „Raportu...”, iż realizacji projektu pozwoli na usprawnienie i poprawę efektywności układu komunikacyjnego w obrębie DW 212 zapewniając optymalne warunki dla kierowców i pieszych, co wpłynie na znaczne ograniczenie uciążliwości ruchu drogowego dla mieszkańców (...). Jednocześnie inwestycja będzie miała także pozytywny wpływ na ochronę słabszych uczestników ruchu drogowego w tym przede wszystkim pieszych i mieszkańców zamieszkujących i przebywających w sąsiedztwie dróg o dużym natężeniu ruchu” (Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Gambit Pomorski). Sytuowanie drogi wojewódzkiej przy zabudowie jednorodzinnej może stanowić istotne zagrożenia dla bezpieczeństwa mieszkańców, w tym w szczególności dzieci, które codziennie korzystają z okolicznej infrastruktury miejskiej i zmuszone będą codziennie przekraczać węzeł dróg wojewódzkich o znacznym natężeniu ruchu drogowego, w drodze do szkoły.

W konsekwencji uznać należy, iż planowana inwestycja nie realizuje celów strategicznych zawartych w przytoczonych dokumentach, a niejednokrotnie – jak w przypadku bezpieczeństwa mieszkańców czy wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miasta – stoi wręcz w sprzeczności z tymi celami”.

W ramach inwestycji zakłada się budowę infrastruktury towarzyszącej drodze takiej jak: chodniki, ścieżki rowerowe, ciągów pieszo-rowerowych oraz budowę lub przebudowę skrzyżowań z innymi drogami. W ramach inwestycji wprowadzona zostanie organizacja ruchu drogowego uwzględniająca elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. wyspy uspokajające ruch oraz azyle dla pieszych, dedykowane doświetlenia przejść dla pieszych (oświetlenie typu LED) i inne. W związku z powyższym inwestycja nie będzie stanowić poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa mieszkańców. Inwestycja przyczyni się do poprawy komfortu i warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego, pieszych i rowerzystów poprzez wybudowanie chodników dla pieszych, ścieżek rowerowych, a także oświetlenia ulicznego.

Inwestycja wyprowadzi część ruchu z centrum miasta na tereny utrwalone w dokumentach planistycznych, pod budowę drogi wojewódzkiej nr 212. Nowa droga zaprojektowana zostanie z należytymi wymaganiami w zakresie ochrony środowiska wodnego i przyrodniczego. Poprzez zastosowanie właściwych rozwiązań (między innymi nowej nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, która ograniczy emisję hałasu o ok. 2 dB w stosunku

do typowej na polskich drogach nawierzchni asfaltowej) oraz kompleksowe odwodnienie pasa drogowego na terenie zabudowanym z zastosowaniem zamkniętego systemu odwodnienia (kanalizacja deszczowa) wraz zastosowaniem podczyszczania w uzasadnionych przypadkach zanieczyszczeń spływających z drogi zapewni dotrzymanie standardów ochrony wód. Budowa zachodniego obejścia drogowego przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co z kolei spowoduje ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy. W związku z powyższym uwaga nie została uwzględniona.

14. Uwagi i wnioski nr 6 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „W „Raporcie...” stwierdzono, iż charakter inwestycji oraz fakt, iż korytarz pod zachodnie obejście drogowe Chojnic od lat był znany i ma swoje odzwierciedlenie w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, przemawiają za możliwością odstąpienia od wariantowania inwestycji z punktu widzenia umiejscowienia przedsięwzięcia i jego przebiegu. W efekcie wariantowanie ograniczono do rozwiązań projektowych, co – w okolicznościach kwestionowania przez mieszkańców przede wszystkim lokalizacji inwestycji oraz jej przebiegu – nie sposób zaakceptować.

Wymaga wyraźnego podkreślenia, iż do momentu uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Chojnice uchwałą nr XLI/448/14 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 10 marca 2014 roku, droga znajdująca się w bezpośrednim sąsiedztwie działki o numerze 109/11, stanowiącej własność jednych z wnioskodawców, oznaczona była jako droga lokalna. Dopiero przytoczone Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Chojnice zmieniło kategorię drogi na drogę lokalną priorytetową zbiorczą „Z” z możliwością zmiany kategorii. Należy również zaznaczyć, iż już na tym etapie zgłoszone były uwagi do projektu Studium, dotyczące usunięcia z treści zapisów, jak i na rysunku studium planowanego przebiegu drogi lokalnej priorytetowej zbiorczej „Z” z możliwością zmiany kategorii, które jednak nie zostały uwzględnione.

W tym miejscu wymaga podkreślenia, iż Uchwałą numer XXVII/297/12 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 21 grudnia 2012 roku w sprawie nadania nazwy ulicy, nadano nazwy projektowanym drogom oznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu pod zabudowę mieszkaniową i usługi, pomiędzy ulicami Człuchowską i Bytowską w Chojnicach. Z powyższej uchwały oraz planu zagospodarowania przestrzennego wynika jednoznacznie, iż pierwotnie droga przeznaczona pod inwestycję, nazwana była imieniem Wisławy Szymborskiej i posiadała kategorię KDZ, a więc w założeniu była gminną, wewnątrzosiedlową drogą zbiorczą. Tym bardziej stwierdzenie, jakoby korytarz pod zachodnie obejście był mieszkańcom od lat znany, jest nieprawdą, czego dowodzą przytoczone okoliczności. Mieszkańcy przez wiele lat byli zapewniani o lokalnym, wewnątrzosiedlowym charakterze drogi, co sprzyjało podejmowaniu przez nich decyzji o budowaniu domów mieszkalnych w pobliżu planowanego przedsięwzięcia. Przytoczona uchwała dowodzi tym samym, iż aktualnie de facto planowane jest poprowadzenie drogi teoretycznie wyprowadzającej ruch z centrum miasta poprzez osiedle domów jednorodzinnych. W wyniku planowanej inwestycji osiedle będzie narażone na ruch tranzytowy, w tym ciężarowy.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, nieuzasadnione jest zaniechanie opracowania alternatywnych przebiegów i umiejscowienia inwestycji.

Zmiana kategorii drogi w sytuacji dynamicznego rozwoju okolicznych osiedli mieszkalnych wymaga ponownego, gruntownego przeanalizowania sąsiedztwa planowanej inwestycji, a także jej wariantowania, również – a nawet przede wszystkim – z punktu widzenia jej przebiegu oraz umiejscowienia. Należy wziąć pod uwagę alternatywne rozwiązania w postaci zwiększenia odległości planowanej inwestycji od nieruchomości znajdującej się najbliżej

planowanego zachodniego obejścia drogowego, w tym w szczególności nieruchomości wnioskodawców”.

W obecnym, obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania przestrzennego miasta Chojnice (Uchwała NR XLII/485/18 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 12 lutego 2018r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Chojnice) projektowana droga funkcjonuje jako droga lokalna zbiorcza „Z” z możliwością zmiany kategorii – istniejące/projektowane, potwierdzając kategorię drogi ze Studium obowiązującego od 2014 roku.

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu pod zabudowę mieszkaniową i usługi pomiędzy ulicami Człuchowską i Bytowską w Chojnicach (uchwała nr XXXVII/397/13 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 28 października 2013r.) teren na którym realizowana ma być inwestycja funkcjonuje jako teren 018KDZ – publiczna droga zbiorcza. Inwestycja zakłada jedynie niewielkie wyjścia poza zakładany teren – niezbędne w celu realizacji infrastruktury towarzyszącej drodze. Stan ten został przedstawiony na załączniku nr 2 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko, gdzie przedstawiono lokalizację terenów chronionych akustycznie względem projektowane zakresu inwestycji. Plan ten ponadto ustala zasadę odległości linii zabudowy 10,0 m od linii rozgraniczających tereny KDZ. Ponadto zapisy planu stanowią, iż:

§ 24. 1. Obowiązują ustalenia szczegółowe odnoszące się do przeznaczenia i sposobu zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: 018KDZ, 074KDZ, 075KDZ.

2. Przeznaczenie podstawowe: teren komunikacji publicznej, droga zbiorcza.

3. Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego, w tym parametry i wskaźniki zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

1) dostępność do drogi nieograniczona;

2) obowiązują ustalenia § 11.4. Zasady podziału nieruchomości: 1) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu.

2) dopuszcza się podział nieruchomości w zależności od potrzeb inwestycyjnych;

3) dopuszcza się wydzielanie działek na cele komunikacji i urządzeń infrastruktury technicznej. Z uwagi na powyższe uwaga nie została uwzględniona.

W związku z powyższym budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice jest zgodna z MPZP terenu pod zabudowę mieszkaniową i usługi pomiędzy ulicami Człuchowską i Bytowską w Chojnicach (UCHWAŁA NR XXXVII/397/13 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 28 października 2013r.).

15. Uwagi i wnioski nr 7 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „Na stronie 64 „Raportu...” zaprezentowano w tabelach numer 31 oraz 32 prognozowane natężenie ruchu drogowego dla roku 2020 oraz 2030 (10 lat po inwestycji). Przedmiotowe obliczenia budzą wątpliwości w kontekście dalszej części raportu, gdzie w punkcie 19 (napotkane trudności w opracowaniu raportu) stwierdza się, iż „dane o prognozowanym natężeniu ruchu oraz przewidywanej strukturze ruchu (pora dnia i nocy, udział pojazdów ciężkich) w znaczący sposób rzutują na wielkość oddziaływania, a co za tym idzie wpływają na zakres niezbędnych działań ograniczających negatywny wpływ. Prognoza natężenia ruchu pojazdów opracowana jest w większej mierze na założeniach niż na sprawdzalnych danych. Stąd praktycznie nie ma możliwości oszacowania wielkości błędu, jakim mogą być obarczone wyniki sporządzonej prognozy. Wykonane prognozy obarczone są błędem ze względu na brak możliwości precyzyjnego określenia struktury (przede wszystkim wiekowej) pojazdów poruszających się po drogach w kolejnych latach. Z jednej strony szybki postęp motoryzacji, użytkowanie w coraz większym stopniu samochodów wyposażonych w katalizatory i nowocześniejsze

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

konstrukcje silników, stosowanie benzyn bezołowiowych oraz silników z zapłonem samoczynnym na olej napędowy, sprawia, że obserwuje się systematycznie tendencje zniżkowe, w odniesieniu do substancji emitowanych w spalinach pojazdów. Jednak z drugiej strony obserwacje i pomiary ruchu z ostatnich lat wskazują większą dynamikę przyrostową ruchu samochodowego, niż to prognozowano wcześniej. Wobec powyższego emisja hałasu, zanieczyszczenia powietrza czy ładunku zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych może być obarczona błędem, jakim mogą być obciążone wyniki sporządzonej prognozy ruchu...”. Ma to znaczenie z punktu widzenia oddziaływań na klimat akustyczny i granicznych dopuszczalnych wartości, wynikających z tabeli nr 33. W przypadku:

- Receptora 1 – faktyczna odległość od fundamentów domu do krawędzi jezdni wynosi około 21m – w w/w tabeli wskazana wartość to 25m.
- Receptora nr 3 – faktyczna odległość od fundamentów domu do krawędzi jezdni wynosi około 26,5m – w w/w tabeli wskazana wartość to 31 m.
- Receptora 4 – faktyczna odległość od fundamentów domu do krawędzi jezdni wynosi około 19m – w w/w tabeli wskazana wartość to 24m.

Wskazane różnice w odległościach mają wpływ na oddziaływania akustyczne, tym bardziej, że znajdują się na granicy dopuszczalnej normy 61dB w ciągu dnia. Poniżej fragment tabeli z zaznaczonymi granicznymi wartościami. Na szczególną uwagę zasługuje zapis dotyczący receptora 4, gdzie równoważny poziom hałasu za dnia szacowany jest na 60,9dB.

Wyniki obliczeń w punktach (receptorach)

Numer punktu	Piętro	Współrzędne [m]		O d l e g ło ś ć [m]	Kilo metr aż	Str ona dro gi	Poziomy dopuszczal ne [dB(A)]		Równoważny poziom dźwięku w roku 2020 [dB(A)]				Równoważny poziom dźwięku w roku 203 [dB(A)]			
									Dzień	Noc	Przekroczenia wartości dopuszczalnej		Dzień	Noc	Przekroc: wartość dopuszcz	
		X	Y				Dzień	Noc								
1	Parter	403629	650300,6	25	0+075	lewa	61	56	58,5	51,3	-	-	58,8	50,9	-	-
1	1 piętro	403629	650300,6	25	0+075	lewa	61	56	59,4	52,1	-	-	59,6	51,8	-	-
2	Parter	403542,1	650284,5	36	0+140	prawa	61	56	53,9	46,4	-	-	54,1	46,1	-	-
2	1 piętro	403542,1	650284,5	36	0+140	prawa	61	56	56,5	49,1	-	-	56,7	48,8	-	-
3	Parter	403222,6	649045,2	31	1+425	lewa	61	56	58,6	51,4	-	-	58,6	51,5	-	-
3	1 piętro	403222,6	649045,2	31	1+425	lewa	61	56	59,4	52,2	-	-	59,4	52,3	-	-
4	Parter	403218,5	648991,3	24	1+480	lewa	61	56	60,4	53,2	-	-	60,4	53,3	-	-
4	1 piętro	403218,5	648991,3	24	1+480	lewa	61	56	60,9	53,7	-	-	60,9	53,8	-	-
5	Parter	403351,4	648437,5	49	2+077	lewa	61	56	51,2	43,5	-	-	51	44,6	-	-
5	1 piętro	403351,4	648437,5	49	2+077	lewa	61	56	53,4	45,8	-	-	53,3	46,9	-	-
6	Parter	403360,9	648367,5	23	2+142	lewa	65	56	57,8	50,2	-	-	57,6	51,2	-	-
6	1 piętro	403360,9	648367,5	23	2+142	lewa	65	56	58,4	50,7	-	-	58,2	51,8	-	-
7	Parter	403385,4	648338,6	30	2+180	lewa	65	56	55,7	48,1	-	-	55,6	49,2	-	-
7	1 piętro	403385,4	648338,6	30	2+180	lewa	65	56	56,9	49,2	-	-	56,7	50,3	-	-

Założenie, że poziom hałasu utrzyma się precyzyjnie w granicach określonych ustawowo i dopuszczalnych dla nieruchomości o zabudowie mieszkalnej, budzi poważne wątpliwości wnioskodawców i wymaga ponownej analizy. Ma to szczególne znaczenie w kontekście przytoczonych wyżej napotkanych trudności w opracowaniu raportu, z których wynika jednoznacznie, iż prognoza natężenia ruchu pojazdów opracowania jest w większej mierze na

założeniach niż na sprawdzalnych danych. Stąd praktycznie nie ma możliwości oszacowania wielkości błędu, jakim mogą być obarczone wyniki sporządzonej prognozy. Również przypadku dojścia do wniosku, iż szacunki oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny czynią zadość wymogom ustawowym, konieczna jest ponowna analiza wartości, gdyż określone są one w granicach dopuszczalności, a na tym etapie niemożliwe jest oszacowanie oddziaływania z dokładnością do 0,1 dB. Z uwagi na powyższe wskazany jest szczegółowy komentarz odnoszący się zarówno prawidłowości dokonanych obliczeń, jak i przyjętych założeń.

Jedynie na marginesie wskazać należy, iż obliczenia wykonane zostały przez podmiot nieposiadający akredytacji, co może mieć dodatkowy wpływ na rzetelność i miarodajność zaprezentowanych pomiarów.

Ponownej analizy wymaga także prognozowane natężenie ruchu drogowego przyjęte do obliczeń oddziaływania na klimat akustyczny, zwłaszcza w kontekście generalnego pomiaru ruchu w 2015 roku dla dróg wojewódzkich, dokonanego przez GDDKiA. Z opracowań udostępnionych przez GDDKiA na 2015 rok, a więc 5 lat wcześniej od prognozowanych wartości, wynikają wartości wyższe, od przyjętych w „Raporcie...”. Średni dobowy ruch na odcinkach DW212 w Chojnicach w oparciu o analizy GDDKiA to odpowiedni 7068 i 5783, podczas gdy według analizy zawartej w „Raporcie...” najwyższa łączna wartość średniego dobowego ruchu przedstawiona w tabeli numer 31 na rok 2020, zgodnie z przyjętym modelem obliczeń, wynosi 5432). Co więcej, uwzględnienia wymaga również tendencja wzrostowa, możliwa do zaobserwowania w porównaniu z pomiarami wykonanymi przez GDDKiA w poprzednich latach (2005 i 2010). W oparciu o przytoczone plany zaobserwować można wyraźne zwiększenie natężenia ruchu pojazdów, co uzasadnia występowanie emisji o charakterze ciągłym i rosnącym na przestrzeni lat. W kontekście przytoczonych badań, opracowanie wynikające z „Raportu...” powinno zostać poddane ponownej wnikliwej analizie.

W przypadku horyzontu 2030 roku przyjęto dodatkowo poprawkę -1dB z uwagi na postęp technologiczny rynku samochodowego oraz zwiększające się wymagania odnośnie ograniczenia emisji hałasu pojazdów, zarówno hałasu otoczenia (opony), jak i hałasu układów napędowych, co również budzi wątpliwości, gdyż postęp technologiczny nie wyklucza poruszania się po drogach kilkunastoletnich pojazdów, jak ma to miejsce dotychczas, a może jedynie oznaczać ograniczenie ich ilości w stosunku do pojazdów nowych. Nadto, powyższa supozycja nie została poparta żadnymi merytorycznymi wskaźnikami, co pozwala przypuszczać, iż poprawka wartości hałasu – 1 dB jest czysto teoretycznym założeniem.

Podsumowując, wskaźniki przedstawione w „Raporcie...” pozostają na granicy dopuszczalności tylko dlatego, że nie dochowano należytej staranności w prognozie ruchu, zawyżono faktyczne odległości od krawędzi jezdni do fundamentów domów oraz obniżono wartości hałasu o – 2dB, ze względu na cichą nawierzchnię. W kontekście powyższych uwag komentarza wymaga końcowe stwierdzenie dotyczące uwarunkowań akustycznych, zawarte na stronie 66 „Raportu...”, iż „ze względu na brak prognozowanych przekroczeń wartości normatywnych hałasu w środowisku na etapie eksploatacji inwestycji nie ma konieczności stosowania jakichkolwiek zabezpieczeń akustycznych”. Powyższe twierdzenie, z punktu widzenia przytoczonych wyżej wątpliwości jest chybione, a planowana inwestycja- uwagi na graniczne wartości prognozowanego hałasu, w zasadzie nie dopuszczające jakiegokolwiek marginesu błędu – wymaga rozważenia zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych w postaci ekranów akustycznych.

Wymaga podkreślenia, iż inwestycja w przedmiotowym wariancie nie przewiduje rezerwy na ekrany akustyczne na os. Asnyka, z uwagi na brak miejsca. Planowanej drogi nie można „odsunąć” od zabudowań ze względu na inwestycję związaną z gospodarowaniem wodami opadowymi i roztopowymi, która przewiduje budowę zbiorników retencyjnych po prawej

stronie obejścia drogowego, a także regulację rowu zachodniego. Analogiczna sytuacja dotyczy fragmentu odcinka na os. Zamieście przy nieruchomości wnioskodawców”.

Podane odległości receptorów od projektowanej drogi dotyczą odległości budynków od osi drogi. Podane odległości nie mają wpływu na wyniki obliczeń, ponieważ obliczenia w receptorach wykonywane są na elewacjach budynków importowanych do modelu obliczeniowego z topograficznej bazy danych.

W przypadku horyzontu 2030 roku przyjęto poprawkę – 2 dB z uwagi na prognozowaną poprawę parku samochodowego (postępem technologicznym przemysłu samochodowego, wzrostem jakości krajowego parku samochodowego) oraz planowanym przez Komisję Europejską obniżaniem dopuszczalnych standardów emisji pojazdów w tym wprowadzaniu dyrektywy o stosowaniu cichych opon samochodowych. W ramach zwalczania hałasu komunikacyjnego od kilkudziesięciu lat normy europejskie (Dyrektywa Unii Europejskiej 92/97 EWG i Regulamin ECE R51.01) obniżają dopuszczalne wartości poziomów dźwięku, na skutek czego hałas generowany przez samochody osobowe spadł średni o 5 dB, zaś przez samochody ciężarowe o około 3 dB. Dopuszczalne wartości zostały na przestrzeni lat 1980-1996 stopniowo obniżane z 82 dB na 74 dB dla samochodów osobowych. Poziom 74 dB obowiązuje od 1996 roku.

Dodatkowo należy zaznaczyć, że stosowana metoda obliczeniowa pochodzi z roku 1995 (NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)) i nie uwzględnia żadnego postępu w ograniczaniu hałasu emitowanego przez poruszające się samochody.

Przeprowadzone analizy akustyczne mogą być obciążone błędem o znaku dodatnim lub ujemnym, zatem nie jest uzasadnione proponowanie zabezpieczeń akustycznych „na zapas”. Należy jednak dodać, że zalecono wykonanie analizy porealizacyjnej po oddaniu inwestycji do użytkowania. Analiza zweryfikuje poprawność przyjętych założeń. Pomiary kontrolne wykonane w ramach analizy porealizacyjnej mają na celu: weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w niniejszym raporcie, określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku, potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

16. Uwagi i wnioski nr 8 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „W raporcie przeanalizowano możliwe oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko w tym w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i emisji hałasu. Analizy w tym zakresie pozwoliły autorom stwierdzić, iż nie wystąpią negatywne oddziaływania na zdrowie i życie ludzi związane z etapem eksploatacji przedsięwzięcia. Z uwagi na zaprezentowane w poprzednim punkcie uwagi odnoszące się do hałasu, zasygnalizowania wymaga jeszcze możliwe zanieczyszczenie powietrza mogące mieć bezpośredni wpływ na mieszkańców, których nieruchomości znajdują się najbliżej inwestycji.

Obszar planowanej inwestycji charakteryzuje się wysoką aktywnością wiatrów, gdzie przewagę mają wiatry zachodnie i południowo-zachodnie. Z uwagi na położenie nieruchomości wnioskodawców po wschodniej stronie planowanej inwestycji, nie ulega wątpliwości, że będą oni najbardziej narażeni na wiążące się zarówno z realizacją, jak i użytkowaniem obejścia drogowego oddziaływania, mogące w sposób znaczący wpłynąć na ich korzystanie z nieruchomości. Na działkach wnioskodawców znajdują się domy jednorodzinne, które mają pełnić funkcję wypoczynkową. Zrealizowanie inwestycji w tak niewielkiej odległości od nieruchomości wnioskodawców może znacząco obniżyć ich komfort użytkowania należących do nich nieruchomości, a także uniemożliwić prawidłowe wykonywanie przysługującego wnioskodawcom prawa własności, w postaci realizacji funkcji

mieszkańcovo-wypoczynkowej. Jest to istotne z punktu widzenia warunków klimatycznych w postaci wiatrów zachodnich i południowo-zachodnich, które spowodują skierowanie wszelkich emisji bezpośrednio w stronę nieruchomości wnioskodawców. W efekcie wskazane jest ponowne rozważenie lokalizacji inwestycji bądź jej odpowiedniego zabezpieczenia z uwzględnieniem przytoczonych okoliczności”.

W przypadku omawianej inwestycji przeprowadzone obliczenia wykazały, iż w obrębie pasa drogowego nie wystąpią stężenia przekraczające dopuszczalne wartości. W związku z powyższym nie prognozuje się również takich przekroczeń na terenach nieruchomości wnioskodawców położonych po wschodniej stronie inwestycji. Do obliczeń przyjęto dane ze stacji meteorologicznej Chojnice.

Ponadto w obliczeniach rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza nie uwzględniono zmniejszenia się ich emisji ze względu na planowaną i istniejącą wokół analizowanej drogi zieleni (pochłanianie zanieczyszczeń przez rośliny). W związku z powyższym uwaga nie została uwzględniona.

17. Uwagi i wnioski nr 9 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „*W punkcie 7 Raportu sugeruje się realizację przedsięwzięcia w wariantcie W4, biorąc pod uwagę m. in. uwarunkowania takie jak:*

- *zmiana przebiegu drogi pozwalająca na ominięcie obszarów zabudowanych, pozostawionych bez zabezpieczeń przeciwhałasowych;*
- *poprawa bezpieczeństwa w centrum miasta, skąd zostaną wyprowadzone pojazdy ciężkie, co spowoduje zmniejszenie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza w centrum Chojnic;*
- *minimalizacja oddziaływania akustycznego od drogi na tereny przyległe poprzez zastosowanie właściwych rozwiązań (m.in. nowej nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, która ograniczy emisję hałasu o około 2 dB w stosunku do typowej na polskich drogach nawierzchni asfaltowej);*
- *brak znaczącego negatywnego wpływu na przyległe tereny.*

Przedstawione w poprzednich punktach uwagi pozwalają stwierdzić, iż uzasadnienie wybranego wariantu nie powinno zasługiwać na uwzględnienie oraz mija się z prawdą w zakresie przytoczonych podpunktów. Z całą pewnością aktualny przebieg drogi nie pozwala na ominięcie obszarów zabudowanych, pozostawionych bez zabezpieczeń przeciwhałasowych, a wątpliwości dotyczące klimatu akustycznego pozwalają przypuszczać, iż możliwy jest negatywny wpływ inwestycji na przyległe tereny, zwłaszcza w zakresie domów jednorodzinnych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi”.

Planowany przebieg drogi nie skutkuje zaburzeniami, a ze względu na brak prognozowanych przekroczeń wartości normatywnych hałasu w środowisku na etapie eksploatacji inwestycji nie ma konieczności stosowania jakichkolwiek zabezpieczeń akustycznych. Dodatkowo, w celu weryfikacji dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonanie analizy porealizacyjnej po oddaniu inwestycji do użytkowania. Analiza zweryfikuje poprawność przyjętych założeń. Pomiaru kontrolne wykonane w ramach analizy porealizacyjnej mają na celu:

- weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.
- określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku.

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

- potwierdzenie dotrzymania standardów akustycznych a środowisku lub wskazania na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

18. Uwagi i wnioski nr 10 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „Zaprezentowana analiza możliwych konfliktów społecznych nie oddaje sprzeciwu mieszkańców, którzy oprócz uwagi w ilości około 100, skierowali dodatkowo apel podpisany przez 205 osób, a także petycję do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, opatrzoną około 50 podpisami mieszkańców os. Zamieście.

Wymaga podkreślenia, iż fakt realizowania inwestycji w planowanym kształcie, bez wariantowania jej lokalizacji i przebiegu powoduje rosnące niezadowolenie społeczeństwa, w szczególności tych, którzy bezpośrednio odczuwają skutki planowanej inwestycji. Powyższe znalazło swój wyraz zarówno w przytoczonych uwagach do Studium, jak i podczas konsultacji społecznych”.

Uwagi i wnioski wniesione przez zainteresowane strony postępowania w terminie prowadzenia postępowania administracyjnego dotyczącego wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” zostały omówione i ujęte w treści uzasadnienia do niniejszej decyzji. Należy podkreślić, iż organ wydający decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach analizuje przedstawione przez wnioskodawcę warianty realizacji przedsięwzięcia.

Ponadto zaznaczam, iż budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice jest zgodna z MPZP terenu pod zabudowę mieszkaniową i usługi pomiędzy ulicami Człuchowską i Bytowską w Chojnicach (UCHWAŁA NR XXXVII/397/13 Rady Miejskiej w Chojnicach z dnia 28 października 2013r.).

19. Uwagi i wnioski nr 11 mieszkańców ul. Asnyka i ul. Zamieście „Należy podkreślić, iż załącznik nr 6 do „Raportu...” zawiera nieaktualną dokumentację fotograficzną terenów planowanej inwestycji. Zdjęcia stanowiące załącznik wykonane były około 5 lat temu. Na os. Asnyka dominowały wówczas drogi gruntowe, brak było szeregu domów jednorodzinnych, które obecnie stanowią zwartą zabudowę, a także budynków pozostających w budowie. To samo dotyczy os. Kolejarka oraz os. Zamieście.

Tak przedstawiony obraz obszaru planowanego obejścia drogowego może wywołać mylące wyobrażenie o skali zabudowań terenów przyległych oraz stopniu rozwoju osiedli domów jednorodzinnych. Zaprezentowane na fotografiach drogi gruntowe na os. Asnyka (fot.9) sprawiają wrażenie dopiero powstającego osiedla. Tymczasem aktualna infrastruktura wraz z powstałymi kolejnymi zabudowaniami stwarza obraz w pełni rozwiniętego osiedla przeznaczonego pod zabudowę jednorodzinna.

W szczególności, dokumentacja fotograficzna nie uwzględnia powstałej już i zamieszkałej nieruchomości wnioskodawcy, którzy są właścicielami nieruchomości o numerach 3252 i 3252, będącej w bezpośredniej, niewielkiej odległości od planowanej inwestycji, po jej wschodniej stronie.

Na marginesie należy zaznaczyć, iż przedstawione zdjęcia w sposób tendencyjny i wybiórczy obrazują zasięg planowanej inwestycji w ten sposób, że żadna z nieruchomości wnioskodawców nie została ujęta na fotografii tak, aby możliwa była rzeczywista ocena odległości od planowanej drogi”.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” w załączniku 6 umieszczono

dokumentację fotograficzną wykonaną w 2014 i 2015 roku. Jednocześnie informuję, iż zgodnie z zapewnieniami autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia podczas jego opracowywania były wykonywane liczne wizje w terenie oraz dokumentacja fotograficzna, która nie była załączona do raportu ze względu na jej objętość.

Dodatkowo, w celu weryfikacji dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonanie analizy porealizacyjnej po oddaniu inwestycji do użytkowania. Analiza zweryfikuje poprawność przyjętych założeń. Pomiary kontrolne wykonane w ramach analizy porealizacyjnej mają na celu:

- weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.
- określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku.
- potwierdzenie dotrzymania standardów akustycznych a środowisku lub wskazania na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

20. Uwagi i wnioski nr 1 mieszkańców ul. Asnyka „Odnosząc się do postanowienia znak RDOŚ-Gd-WOO.4221.31.2018.AJ.5 z dnia 28 marca 2019 r. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, które to uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” wnosimy o ponowne przeprowadzenie badań natężenia hałasu ze względu na:

- znaczące różnice między wynikami badań natężenia hałasu w Tabeli 33. Wyniki obliczeń w punktach (receptorach) stanowiącej część Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa zachodniego obejścia miasta Chojnice”, a wynikami badań natężenia hałasu zamieszczonymi w zał. nr 2 do postanowienia RDOŚ znak RDOŚ-Gd-WOO.4221.31.2018.AJ.6. Wyniki w punktach (receptorach). Różnice te dotyczą danych wyjściowych, które wskazują na inne dane w zakresie współrzędnych, inne odległości od osi drogi do budynku, inne wyniki oddziaływań akustycznych w dB, brak danych dla I piętra receptora 6, gdzie w Raporcie... te dane są zamieszczone, w wielu przypadkach dane natężenia hałasu na rok 2020 przy wzroście danych wyjściowych dotyczących liczby pojazdów (liczba pojazdów na rok 2030 wzrasta o prawie 2000 pojazdów). Ponadto, odległości powinny być mierzone od krawędzi jezdni do nieruchomości, a nie od osi drogi, co zwiększa odległość o dodatkowe 3,5m i ma wpływ na badane oddziaływania akustyczne.

Zwracamy się z prośbą o odpowiedź na następujące pytania:

Skąd wynikają w/w różnice?

Na jakiej podstawie uległy obniżeniu wyniki oddziaływań na rok 2020 w porównaniu do wyników zamieszczonych w Tabeli 33 w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla w/w inwestycji?

Dlaczego wyniki pomiarów hałasu na rok 2030 mają albo taką samą wartość lub uległy obniżeniu w stosunku do danych na rok 2020 i tych zamieszczonych w Raporcie ...?

Czy przeprowadziliście ponowne badania oddziaływań akustycznych poza tymi wykonanymi na rzecz Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla w/w inwestycji?

Nadmieniamy, iż dopuszczalne wartości w postaci 61 dB natężenia hałasu zostały de facto przekroczone – gdyby nie zastosowano w powyższych obliczeniach – 2 dB ze względu na zastosowanie tzw. cichej nawierzchni na rok 2020 i – 1 dB ze względu na postęp technologiczny na rok 2030, wartości w wielu przypadkach przekroczyłyby dopuszczalne 61 dB”.

W danych przekazanych do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz zapisach postanowienia RDOŚ-Gd-WOO.4221.31.2018.AJ.5 z dnia 28 marca 2019r. nie ma niespójności. Na etapie procedury związanej z uzyskaniem decyzji o środowiskowych

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia miasta Chojnice” do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku otrzymaliśmy wezwanie RDOŚ-Gd_WOO.4221.31.2018.AJ.2 z dnia 2 sierpnia 2018r. W odpowiedzi na punkty w nim poruszone dokonano weryfikacji i aktualizacji danych zawartych w tabeli nr 22 o nową zabudowę. Na skutek tego dokonano kilka nowych punktów receptorowych i przenumeroowano je w celu zachowania kolejności. Tak więc w przypadku części punktów pomiarowych numeracja uległa zmianie. Taka sytuacja wystąpiła w przypadku receptora nr 6 (z etapu raportu), który w ostatecznej wersji po uzupełnieniu na skutek wezwania posiada numer 7 i podano w nim wartości zarówno dla parteru jak i piętra budynku. Wykonując ponowne obliczenia uwzględniono najnowsze rozwiązania projektowe (w tym wysokościowe), które mogą mieć minimalny wpływ na wyniki w poszczególnych receptorach. Ponadto należy podkreślić, że w obecnie funkcjonującym w Polsce systemie prawnym nie ma nakazu czy obowiązku aby analizy akustyczne na potrzeby raportu oddziaływania na środowisko były wykonane przez osoby lub firmy posiadające akredytację. Zgodnie z art. 74a w ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (dz. U. z 2018r., poz.2081, z późn. zm.): autorem (...) raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (...), a w przypadku zespołów autorów – kierujący tym zespołem powinna być osoba, która: ukończyła, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym i nauce, studia pierwszego stopnia lub drugiego stopnia lub jednolite studia magisterskie, i posiada co najmniej 3-letnie doświadczenia w pracach w zespołach autorów przygotowujących raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub prognozy oddziaływania na środowisko lub była co najmniej pięciokrotnie członkiem zespołów autorów przygotowujących raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub prognozy oddziaływania na środowisko.”

Autor raportu oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia posiada w/w doświadczenie, co zostało potwierdzone stosownym oświadczeniem. W związku z powyższym dane zawarte w raporcie oraz w jego uzupełnieniach nie budzą wątpliwości organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach co do poprawności ich przygotowania i nie nakazano przeprowadzenia ich po raz kolejny. W związku z powyższym uwaga nie została uwzględniona.

W celu weryfikacji dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek wykonanie analizy porealizacyjnej po oddaniu inwestycji do użytkowania. Analiza zweryfikuje poprawność przyjętych założeń. Pomiarów kontrolnych wykonanych w ramach analizy porealizacyjnej mają na celu:

- weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.
- określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku.
- potwierdzenie dotrzymania standardów akustycznych a środowisku lub wskazania na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.

21. Uwagi i wnioski nr 2 mieszkańców ul. Asnyka „W Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” str. 130 pkt. 16 napisano „W ramach zadania przy ul. Batalionów Strzelców, Bińczyka, Myśliwskiej pozostawiona zostanie rezerwa terenu na ewentualne ekrany. Po wybudowaniu drogi możliwy będzie pomiar rzeczywistego ruchu i na tej podstawie ponowne wyliczenie propagacji hałasu”.

Stąd wynika, że dokonuje się rezerwy terenu na ewentualne zabezpieczenia akustyczne tj. ekrany tam gdzie inwestycja będzie przebiegała obrzeżami osiedla domów jednorodzinnych tj.

Osiedla Kolarzy, gdzie najbliższe odległości od osi jezdni do budynków to od 49m do 24m, a nie ma takiej rezerwy tam, gdzie planowana inwestycja będzie przebiegała dokładnie przez osiedle domów jednorodzinnych tj. Osiedle Bytowskie przy ul. Asnyka i ul. Zamieście, a droga będzie przebiegała najbliżej budynków mieszkalnych tj. w odległości od 31 m do 24m od osi jezdni.

Zwracamy się z prośbą o odpowiedź na następujące pytania:

Co zdecydowało o rezerwie terenu na ekrany w przypadku Osiedla Kolarz?

Dlaczego taka rezerwa nie została dokonana w przypadku Osiedla Bytowskiego tj. ul. Asnyka i ul. Zamieście?”

Informacja zawarta w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” dotycząca rezerwy terenu pod zabezpieczenia akustyczne na wysokości Osiedla Kolarz wynika z przeprowadzonych konsultacji społecznych organizowanych przez biuro projektowe Highway na zlecenie Inwestora, które odbyło się dnia 21.09.2017r. Złożony w tamtym czasie wniosek mieszkańców dotyczył konkretnych kilku ulic i znalazł on odzwierciedlenie w zapisach Raportu. Nie oznacza to jednak, że taka rezerwa terenu nie została uwzględniona w projekcie budowlanym zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice na długości ulicy Zamieście i Asnyka. Projektant na spotkaniu konsultacyjnym z dnia 17.09.2019r. poinformował mieszkańców, że w miejscach najbardziej narażonych na oddziaływanie akustyczne zabezpieczono rezerwę terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne.

22. Uwagi i wnioski nr 3 mieszkańców ul. Asnyka „Odnosząc się do postanowienia znak RDOŚ-GD-WOO.4221.31.2018.AJ.5 z dnia 28 marca 2019r. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, które to uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” wnosimy o zmianę lokalizacji przebiegu planowanej drogi poza terenem miasta, ze względu na:

- Rozwój zabudowanego Osiedla Bytowskiego – w większości osiedla domów jednorodzinnych, które ciągle się rozbudowuje (wiele domów w budowie) i nieprawdą jest, że jest to teren niezagospodarowany, na którym występuje jedynie rozproszona zabudowa zagrodowa.

- Zupełnie pomija się fakt, że planowana inwestycja dokładnie przebiega przez osiedle domów jednorodzinnych tj. Osiedle Bytowskie w tym jej najnowszą część tj. przy ul. Asnyka, Norwida, A. Osieckiej, Niemena, Balona itp., gdzie cały czas budowane są nowe domy jednorodzinne i wielorodzinne. Nie bez powodu RDOŚ nakłada na inwestora określone w piśmie warunki realizacji oraz obowiązki (str. 1, 2 i 3 postanowienia znak RDOŚ-Gd-WOO.4221.31.2018.AJ.5 z dnia 28 marca 2019r.) włącznie z wykonaniem analizy porealizacyjnej, która ma m.in. na celu „dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenie obszarów ograniczonego użytkowania.

- Z w/w pisma wynika jednoznacznie, że planowana inwestycja będzie realizowana na ponad 370 działkach, z których bardzo wiele to działki zabudowane domami jednorodzinnymi i wielorodzinnymi oraz domami w budowie.

Zwracamy się z prośbą o odpowiedź na następujące pytania:

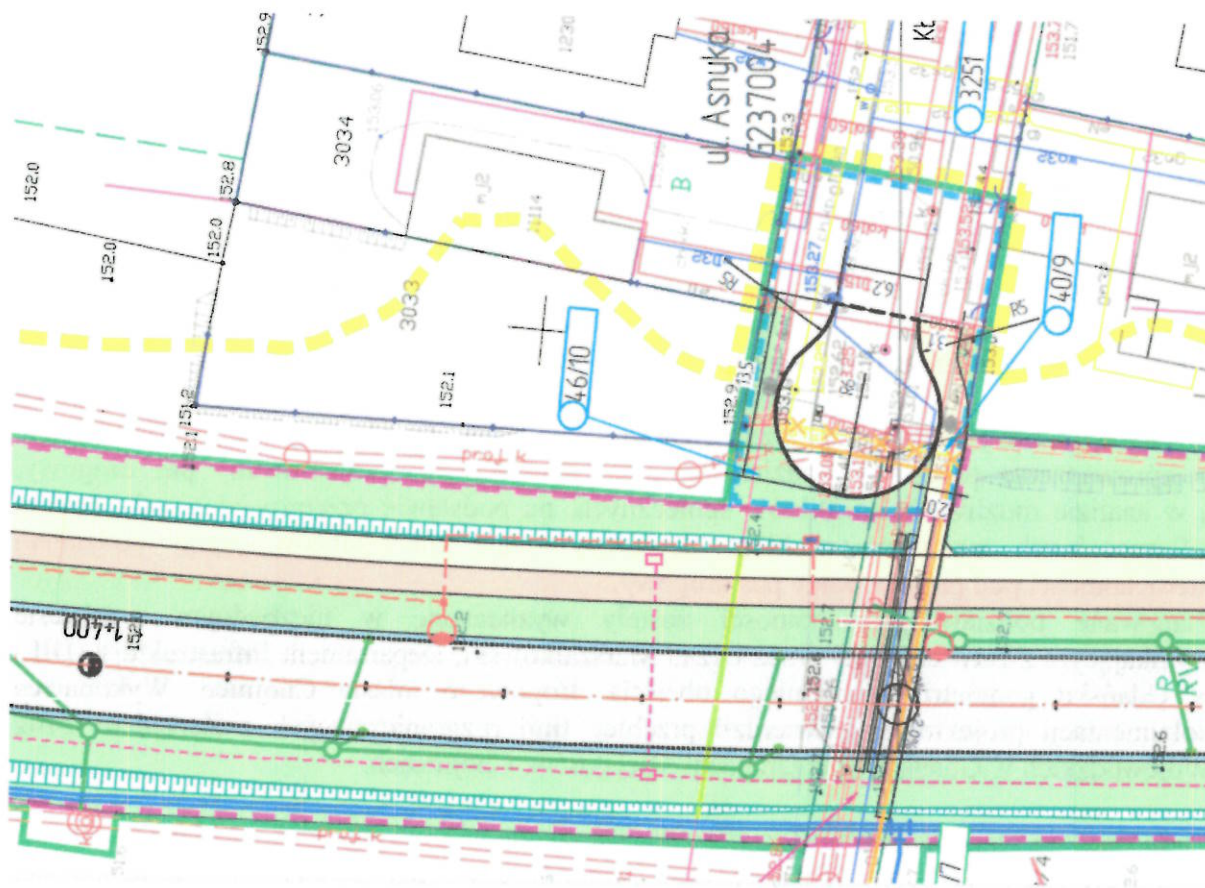
W jakim zakresie na działkach o nr 3033 i 3034 będzie realizowana ta inwestycja?

Jeżeli analiza porealizacyjna wykaże konieczność budowy ekranów przy ul. Asnyka, proszę wskazać dokładne miejsce gdzie przewiduje się ich umieszczenie?”

Zgodnie z Raportem o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowa inwestycja oddziałuje na posesje nr 3033 i 303, natomiast projekt budowlany nie przewiduje ingerencji w

te posesje. Tym samym nie przewiduje się wykonania robót budowlanych na przedmiotowych nieruchomościach.

W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże konieczność budowy ekranów akustycznych przy ulicy Asnyka zostaną one umieszczone w pasie drogowym zachodniego obejścia drogowego, a dokładnie pomiędzy krawędzią chodnika (kolor żółty), a przerywaną linią fioletową (projektowany pas drogowy).



Analizy wykonane na etapie raportu oddziaływania na środowisko nie wykazują występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu przy zachodnim obejściu drogowym miasta Chojnice, zatem nie ma podstaw do projektowania ekranów na etapie realizacji inwestycji. Natomiast po oddaniu inwestycji do użytkowania zostanie wykonana analiza porealizacyjna, w ramach której wykonane zostaną pomiary kontrolne. W przypadku stwierdzenia występowania przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu podjęte zostaną odpowiednie działania naprawcze.

Należy podkreślić, że korytarz transportowy dla zachodniego obejścia został wyznaczony na podstawie dokumentów i opracowań planistycznych.

Po terminie wnoszenia uwag i wniosków do raportu o oddziaływaniu na środowisko wpłynęło kolejne pismo mieszkańców ul. Zamieście dotyczące uwag do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie przedstawionym poniżej:

- *występujących rozbieżności pomiędzy raportem, a stanem rzeczywistym wnioskodawca wnosi o przeprowadzenie wizji lokalnej na obszarze objętym planowaną inwestycją.*

W przypadku inwestycji drogowych, przy licznych stronach postępowania i przedłużającym się postępowaniu administracyjnym ze względu na ich skomplikowany charakter oraz

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

protesty społeczne występujące duże prawdopodobieństwo występowania zmian w zagospodarowaniu terenu objętego zakresem oddziaływania przedsięwzięcia.

Dla przedmiotowej inwestycji prace terenowe takie jak: inwentaryzacja przyrodnicza oraz inwentaryzacja stanu istniejącego miały miejsce w okresie styczeń – marzec 2017 roku i obejmowały obszar w ciągu planowanej drogi w obrębie buforu 300m. W czasie toczącego się postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykonawca dokumentacji dokonywał aktualizacji informacji zawartych w Raporcie.

- podkreślenie wymaga, iż raport nie wspomina o konieczności wywłaszczenia nieruchomości wnioskodawców.

Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia został sporządzony zgodnie z zakresem wskazanym w art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W zapisach tej ustawy brak jest wskazania obowiązku określenia w raporcie zakresu planowanych podziałów nieruchomości pod realizację inwestycji.

Na etapie złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia dołączono zakres oddziaływania inwestycji.

Ponadto w raporcie w pkt. 2.4 „Charakterystyka przedsięwzięcia” jako podstawowe zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu wymieniono wprost konieczność przeprowadzenia procedury podziałowej nieruchomości pod projektowany pas drogowy, a w analizie możliwych konfliktów społecznych, na podstawie przeprowadzonych spotkań informacyjnych wskazano problem dotyczący obaw mieszkańców przed podziałem nieruchomości pod projektowany pas drogowy.

Planowane podziały nieruchomości zostały wyznaczone w niezbędnym zakresie wynikającym z zatwierdzonej przez Urząd Marszałkowski, Departament Infrastruktury (DIF) w Gdańsku geometrii zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice. Wykonawca dokumentacji projektowej zatwierdził przebieg linii rozgraniczających z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku oraz Urzędem Miejskim w Chojnicach.

- wspomniana „wycinka drzew” oznacza dla mieszkańców sąsiadujących z inwestycją osiedli w 12 przypadkach konieczność wejścia na ich zabudowane i zagospodarowane nieruchomości oraz wycinkę roślin pod prace przygotowawcze (załącznik nr 7 do raportu). Ohrazuje to rzeczywistą odległość planowanej inwestycji od zabudowań.

Wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Z uwagi na znaczny przebieg planowanej inwestycji przez tereny rolnicze i nieużytki, zakres wycinki będzie stosunkowo niewielki. Wycinka drzew będzie niezbędna w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na planowanej drodze.

Jednocześnie informuję, że załącznik nr 7 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko (wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów) został wycofany, gdyż w myśl art. 82a ustawy o oś istnieje możliwość wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed uzyskaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, w której to decyzji wskazane zostaną działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych i która stanowić będzie podstawę do wykonania tych prac polegających na wycince drzew i krzewów. Istniejącą przesłanką do zaistnienia takiej możliwości jest to, że prace takie dotyczyć będą wyłącznie nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788). W związku z faktem, iż wymienione w załączniku nr 7 do Raportu działki nie stanowią własności Skarbu Państwa pozostającej jednocześnie w zarządzie Lasów Państwowych, działki te nie mogą być miejscem realizacji prac przygotowawczych.

Informuję również, że planowana inwestycja będzie realizowana w trybie specustawy drogowej tj. ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Wycinka drzew odbywać się będzie na działkach, które przed rozpoczęciem prac zostaną przejęte pod projektowany pas drogowy, w zakresie określonym liniami rozgraniczającymi inwestycję.

Ponadto na stronach 34-37 przedmiotowej decyzji zamieszczono zestawienie zinventaryzowanej zieleni.

- w ocenie wnioskodawców raporcie należy w sposób jednoznaczny opowiedzieć się za koniecznością, względnie niezasadnością przeprowadzenia procedury wywłaszczeniowej sąsiednich nieruchomości na cele planowanej inwestycji.

W raporcie w pkt. 2.4 „Charakterystyka przedsięwzięcia” jako podstawowe zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu wymieniono wprost konieczność przeprowadzenia procedury podziałowej nieruchomości pod projektowany pas drogi, a w pkt. 16 „analiza możliwych konfliktów społecznych” wskazano problem dotyczący obaw mieszkańców przed podziałami nieruchomości pod projektowany pas drogowy.

Planowane podziały nieruchomości zostały wyznaczone w niezbędnym zakresie wynikającym z zatwierdzonej przez Urząd Marszałkowski Departament Infrastruktury (DIF) geometrii zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice. Wykonawca dokumentacji zatwierdził przebieg linii rozgraniczających (stanowiących podział nieruchomości) z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku oraz Urzędem Miejskim w Chojnicach.

- załącznik nr 6 do raportu stanowi nieaktualną dokumentację, a zdjęcia obrazują okolice z okresu około 5 lat wstecz, gdzie na części osiedli dominowały wówczas drogi gruntowe, nie istniały budynki, które dzisiaj są zamieszkałe i nie było licznych budynków będących w budowie.

Dokumentacja fotograficzna została sporządzona w 2017 r. na etapie składania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W trakcie analizowania dokumentacji przez organy opiniujące ponownie weryfikowano zabudowę i uwzględniono ją w obliczeniach.

- W raporcie w pkt 5.6.1., pt.: Opis stanu istniejącego krajobraz inwestycji opisany jest jako teren niezagospodarowany, w większości są to tereny niezabudowanych działek, terenów rolniczych i łkowych, na obszarze zabudowującego się przedmieścia miasta Chojnice. Jedynie w otoczeniu nowoprojektowanej drogi wymienia się szereg budynków wolno stojących w obrębie miejscowości. Powyższa konstatacja po raz kolejny przedstawia lokalizację inwestycji w sposób tendencyjny i pozbawiony szerszej perspektywy bezpośredniego sąsiedztwa z osiedlami domów jednorodzinnych, w tym nieruchomości wnioskodawców. Inwestycja w przyjętym wariantcie wkracza w miejską zabudowę jednorodzinna, co wymaga uwzględnienia zarówno ocenie krajobrazu pasa przeznaczonego na drogę, jak i wiążących się z tym realnych dolegliwości w postaci ogólnie analizowanych emisji.

Teren na którym realizowana ma być inwestycja funkcjonuje w miejscowym planie zagospodarowania terenu (UCHWAŁA NR XXXVII/397/13 RADY MIEJSKIEJ W CHOJNICACH z dnia 28 października 2013r.) jako teren 018KDZ – publiczna droga zbiorcza.

Inwestycja zakłada jedynie niewielkie wejście poza zakładany teren – niezbędne w celu realizacji infrastruktury towarzyszącej drodze.

Działki przeznaczone w MPZP pod drogę 018 KDZ zostały opisane zgodnie ze stanem faktycznym. Na przebiegu terenu 018KDZ nie występuje zabudowa mieszkaniowa. W planie została przewidziana rezerwa terenu pod budowę zachodniego obejścia drogowego. Dla sąsiadujących z terenem 018 KDZ nieruchomości oznaczonych w planie jako MN/U (teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej), ustalono w planie zasadę odległości linii zabudowy 10,0 m od linii rozgraniczających teren KDZ.

Po terminie przeprowadzenia konsultacji społecznych w ramach oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” nie wpłynęły dodatkowe uwagi i wnioski.

Uwag i wniosków wniesionych przez zainteresowane strony postępowania nie wpływają na konieczność zmiany szczegółowości rozwiązań przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w uzupełnieniach do raportu. Uwzględnione uwagi nie wiążą się ze zmianą wyznaczonego zakresu inwestycji i nie mają wpływu na konieczność powtórnego występowania o opinie do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach i uzgodnienie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Chojnicach oraz do Wójta Gminy Chojnice.

Warunki zawarte w niniejszej decyzji są sformułowane m. in. na podstawie danych zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i uzupełnieniach do raportu, wynikają z uzyskanego uzgodnienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach oraz opinii Wójta Gminy Chojnice, które zostały uwzględnione w całości wydając niniejszą decyzję. Przy wydaniu niniejszej decyzji wzięto pod uwagę wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji wprowadzono:

- I. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich w następującym zakresie:

Na etapie realizacji przedsięwzięcia podjąć następujące działania:

1. roboty budowlane, będące źródłem emisji hałasu, realizowane na terenach zabudowanych prowadzić w porze dziennej, z wyłączeniem prac technologicznych, których nie można przerywać i muszą być kontynuowane w porze nocnej;
2. w sąsiedztwie terenów zabudowanych nie używać najbardziej uciążliwych akustycznie urządzeń w tym samym czasie,
3. przeprowadzić ocenę stanu technicznego budynków, zlokalizowanych blisko frontu robót budowlanych, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego;
4. na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia może wystąpić emisja drgań i wibracji o trudnych do określenia parametrach; w celu ograniczenia potencjalnego negatywnego wpływu na obiekty kubaturowe w sąsiedztwie planowanej inwestycji, w trakcie robót mogących stanowić źródło tego typu oddziaływań na bieżąco

kontrolować ich zasięg i w razie wystąpienia skutków niepożądanych natychmiast wstrzymać roboty i podjąć adekwatne środki zaradcze.

Na etapie realizacji ww. kontrola może obejmować:

- wykonanie inwentaryzacji fotograficznej stanu elewacji i wewnętrznej części budynków i obiektów usytuowanych w najbliższym sąsiedztwie projektowanej inwestycji, bezpośrednio przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych i budowlanych.
 - założenie na istniejące zarysowania lub pęknięcia plomb wraz z ich zinwentaryzowaniem,
 - zamontowanie receptorów i wibrografów w charakterystycznych miejscach w/w budynkach i obiektach (ściany, stopy, itp.) wraz z obowiązkowym prowadzeniem dziennika pomiarów ewentualnych drgań i osiadań,
5. zdjęty humus składować w regularnych przyzmach; miejsca składowania humusu wyznaczyć w taki sposób, by humus był zabezpieczony przed zanieczyszczeniem oraz najeżdżaniem przez pojazdy; zabrania się zdejmowania humusu w czasie intensywnych opadów i bezpośrednio po nich, aby uniknąć zanieczyszczenia gliną lub innym gruntem nieorganicznym.
 6. utwardzić teren, na którym będzie zlokalizowane zaplecze (w tym składy materiałów i bazy transportowe); lokalizować magazyny i bazy transportowe oraz składować materiały na terenach już zagospodarowanych, przekształconych antropogenicznie, z wyłączeniem bezpośredniego sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej, np. na istniejących utwardzonych placach, ewentualnie na terenach rolnych;
 7. strefy, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby), miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy uszczelnić (wyłożyć materiałami izolacyjnymi);
 8. teren powierzchni szczelnej zaplecza budowy zabezpieczyć przed spływem wód opadowych bezpośrednio do gruntu np. poprzez zastosowanie opasek; wody zebrane z tej powierzchni przed odprowadzeniem do odbiornika, podczyścić, np. w osadnikach;
 9. zapewnić wyposażenie placu przeznaczonego na zaplecze budowy i bazy materiałowej w środki sorbentowe do neutralizacji substancji ropopochodnych (np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty itp.);
 10. w suche i/lub wietrzne dni plac budowy spryskiwać wodą w celu zminimalizowania pylenia; transport materiałów sypkich zabezpieczać plandekami; ograniczyć prędkość poruszania się pojazdów po przesuszonym podłożu; utrzymywać drogi dojazdowe do placu budowy i drogi wewnętrzne w stanie ograniczającym pylenia;
 11. zapewnić czystość kół pojazdów wyjeżdżających z budowy; na terenie budowy wyznaczyć odrębne stanowisko oraz wyposażać je w urządzenia myjące;
 12. roboty ziemne związane z wymianą gruntów prowadzić pod nadzorem uprawnionego geologa. W ramach nadzoru geologicznego wykonać badania laboratoryjne gruntu użytego do budowy podłoża pod konstrukcją nawierzchni drogowej z określeniem współczynnika filtracji. Nadzór geotechniczny winien również określić stopień i wskaźnik zagęszczenia podsypki;
 13. prowadzić monitoring istniejących budynków oraz innych elementów infrastruktury, leżących w odległości bliższej niż 30 m od miejsc, w których planowana jest wymiana gruntów o miąższości większej niż 3 m;
 14. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszczalne jest prowadzenie prac z ww.

- okresie pod nadzorem ornitologa, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
15. prace budowlane rozpocząć przed okresem lęgowym ptaków tj. przed okresem 1 marca – 31 sierpnia. Dopuszczalne jest rozpoczęcie prac w ww. terminie po wykluczeniu przez nadzór przyrodniczy (ornitologa) występowania stanowisk lęgowych ptaków, co powinni zostać potwierdzone wpisem w dokumentacji budowlanej;
 16. drzewa narażone na uszkodzenia w trakcie prac realizowanych zabezpieczyć przed uszkodzeniem przez zastosowanie odeskowania lub mat (słomianych lub jutowych), zamocowanych na pniu na wysokości ponad 150 cm. W przypadku odeskowania (szalunku) dolną krawędź konstrukcji oprzeć o podłoże (nie dopuszcza się opierania szalunku na pniu lub korzeniach);
 17. w miejscach o potencjalnej możliwości wystąpienia wędrówek batrachofauny (tj.: odcinek 1+500 km do 1+600 km planowanej trasy) oraz w sąsiedztwie miejsc wskazywanych jako miejsca bytowania i rozwoju płazów (tj. w km ok. 1+400), wykonać tymczasowe wygradzenia zapobiegające wtargnięciu płazów. na teren budowy oraz prowadzić kontrole nadzoru środowiskowego (herpetologa). Tymczasowe wygradzenia wykonać np.: w postaci agrowłókniny rozwieszanej na wbitych w grunt słupach o wysokości nie mniejszej niż 50 cm. Dolną część tego wygradzenia zagłębić pod powierzchnią gruntu na głębokość ok. 5 cm, całość natomiast nieznacznie (ok 10°) pochylić na zewnątrz od pasa drogi.
 18. w ramach rekompensaty za usunięte w wyniku realizacji przedsięwzięcia drzewa i krzewy, wykonać nasadzenia zastępcze (wyłącznie gatunków rodzimych – drzewa o obwodach pnia na wysokości 1 m od 12 do 14cm, krzewy o powierzchni nie mniejszej niż usunięte) wzdłuż planowanej drogi, w ilości nie mniejszej niż liczba usuniętych drzew oraz o powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzaków;
 19. nasadzenia zastępcze wykonać w okresie podwyższonej wilgotności powietrza i gruntu;
 20. do nasadzeń zastępczych użyć sadzonek drzew i krzewów z prawidłowo wykształconym systemem korzeniowym, których skład gatunkowy dostosowany zostanie do istniejących warunków siedliskowych.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia podjąć następujące działania:

1. ograniczyć do niezbędnego minimum stosowanie środków do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi);
 2. zapewnić konserwację nawierzchni umożliwiającą zachowanie parametrów cichej nawierzchni;
 3. zapewnić prawidłowe czyszczenie urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe.
- II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w następującym zakresie:
1. w celu ograniczenia oddziaływania na zabudowę chronioną akustycznie zastosować środki ochrony akustycznej, w tym:

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

- na całej długości projektowanego obejścia drogowego miasta Chojnice należy zastosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości (tzw. „cichą”), o skuteczności minimum 2dB w stosunku do nawierzchni referencyjnej SMA 11- np. SMA 8;
- 2. wody opadowe i roztopowe pochodzące z całego odcinka planowanej obwodnicy należy ująć w system odwadniania poprzez szczelną kanalizację deszczową oraz rowy przydrożne. Przed odprowadzeniem w/w wód do odbiornika należy zainstalować urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe.
- 3. w miejscach przecięcia rowów (w km 1+520 i 1+600) zaprojektować przepusty umożliwiające przemieszczanie się płazów.

III. Wymagania dodatkowe w poniższym zakresie:

nałożenie obowiązku sporządzenia i przedłożenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań, mających na celu: weryfikację dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”, określenie rzeczywistych wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku, potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań (budowę dodatkowych zabezpieczeń), w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania, po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 3 miesięcy od dnia wykonania pomiarów poziomu hałasu Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska oraz Burmistrzowi Miasta Chojnice.

Procedura pomiarowa powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie prowadzenia pomiarów w środowisku. Zaleca się wykonanie kontrolnych pomiarów hałasu w środowisku w okresie jednego roku po zakończeniu inwestycji.

Kontrolne pomiary wykonać w celu potwierdzenia i weryfikacji przeprowadzonych obliczeń poziomu hałasu, z uwzględnieniem w szczególności punktów receptorowych: 1 (współrzędne $x=403629,8$, $y=650300,1$ L), 3 (współrzędne $x=403222,6$ $y=649045,2$ L), 4 (współrzędne $x=403218,5$ $y=648991,3$ L), 7 (współrzędne $x=403361,4$ $y=648367,8$ L), 14 (współrzędne $x=403820,4$ $y=647792,8$ L), 15 (współrzędne $x=403924,6$ $y=647683,6$ L) zgodnie z tabelą nr 1 – wyniki obliczeń w punktach (receptorach) zlokalizowanych na elewacjach budynków sąsiadujących z planowaną do realizacji drogą zamieszczoną w załączniku nr 2 niniejszej decyzji. W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie zastosować środki minimalizujące uciążliwe oddziaływanie.

W przypadku, gdy wykazane zostaną przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów dźwięku w środowisku, wyniki monitoringu akustycznego będą stanowić podstawę do decyzji o ewentualnym podjęciu dalszych działań przeciwhałasowych lub wyznaczeniu obszaru ograniczonego użytkowania.

Powyższe warunki, wymagania i zalecenia znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego.

Z przeprowadzonego postępowania wynika, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia w wybranym wariantcie, który został uznany za najkorzystniejszy dla środowiska, przy zachowaniu założeń przyjętych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz warunków określonych w niniejszej decyzji, nie będzie stwarzać zagrożenia dla środowiska naturalnego oraz zdrowia i życia ludzi.

Ponadto nie stwierdzono możliwości oddziaływania transgranicznego przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Tutejszy organ nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są wystarczające do określenia uwarunkowań do projektu budowlanego.

Powyższe nie wyklucza przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przypadku:

- złożenia do organu właściwego do wydania decyzji (o której mowa w art. 72 ust.1 pkt 1,10,14 i 18 ustawy o oś) wniosku podmiotu planującego podjęcie realizacji inwestycji;
- jeżeli organ właściwy do wydania ww. decyzji stwierdzi, że we wniosku o wydanie decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, strony postępowania zostały zawiadomione o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice” oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów. Zawiadomienie w przedmiotowej sprawie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Chojnicach, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Chojnicach, Urzędu Gminy Chojnice. Ponadto obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicach ogłoszeń Samorządów Osiedlowych nr 2, 3 i 10 znajdujących się w obszarze planowanej inwestycji.

We wskazanym terminie nie wpłynęło żadne pismo od stron przedmiotowego postępowania.

Poprzez realizację inwestycji zmianie ulegnie przebieg drogi wojewódzkiej nr 212, dzięki czemu ruch tranzytowy zostanie wyprowadzony poza centrum miasta co bezpośrednio przełoży się na podniesienie bezpieczeństwa ruchu w obszarze centrum miasta Chojnice. Istniejący odcinek drogi wojewódzkiej nr 212 w mieście Chojnice, o długości około 4,4 km jest drogą dwukierunkową, jednojezdniową o parametrach klasy Z, przekroju ulicznym częściowo szlakowym $\frac{1}{2}$ i szerokości pasów 3,0 – 3,5 m. Na odcinku tym zlokalizowanych jest około 25 skrzyżowań, głównie zwykłych (nieskanalizowanych) i 9 skanalizowanych (w tym 3 małe ronda). DW212 na terenie miasta Chojnice, poza prowadzeniem ruchu tranzytowego, obsługuje teren bezpośrednio do niej przylegające, takie jak budynki użyteczności publicznej, osiedla mieszkaniowe oraz obiekty handlowo-usługowe.

Dodatkowo realizacja tego przedsięwzięcia umożliwi aktywizację gospodarczą przyległych miejskich i gminnych terenów inwestycyjnych otwierając możliwości ich skomunikowania z drogą krajową nr 22 oraz drogą wojewódzką nr 212. Realizacja zadania powoduje tym samym również konieczność budowy nowego węzła na drodze krajowej nr 22 (planowanego w ramach osobnej inwestycji).

Po przeanalizowaniu raportu o oddziaływaniu na środowisko dotyczącego w/w inwestycji Organ stwierdza, że ustalenia zawarte w raporcie spełniają wymagania przepisów prawa. Organ ustalił, że informacje zawarte w raporcie są wiarygodne, a dane dotyczące oddziaływania inwestycji na środowisko są wyczerpujące oraz poparte obliczeniami. Raport został sporządzony prawidłowo, przez osobę o odpowiednich kwalifikacjach i uprawnieniach, a jego podstawy faktyczne i merytoryczna treść zdaniem Organu nie budzą wątpliwości. Poza wnikliwą analizą Organu raport przeszedł pozytywnie weryfikację organów współdziałających.

Biorąc powyższe pod uwagę, orzeczono jak w sentencji decyzji.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 lub zgłoszeniem, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku może nastąpić w terminie dziesięciu 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 sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, postanowienie od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Za wydanie niniejszej decyzji nie pobrano opłaty skarbowej. Wnioskodawca – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku zgodnie z art. 7 ust. 2) ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity Dz. U. z 2019r. poz. 1000 ze zm.) podlega zwolnieniu. Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Od niniejszej decyzji służy Stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Słupsku, za pośrednictwem Burmistrza Miasta Chojnice, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia. 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 oświadczenie o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.



Burmistrz
dr inż. Arseniusz Hinster

Otrzymuje:

1. Piotr Urbański, ul. Złota 20, 80-297 Banino;
2. Strony postępowania zawiadomione obwieszczeniem zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2018r., poz. 2081 ze zm.) oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2018r., poz. 2096 ze zm.);
3. a/a. (A.M.).

Do wiadomości :

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk;

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

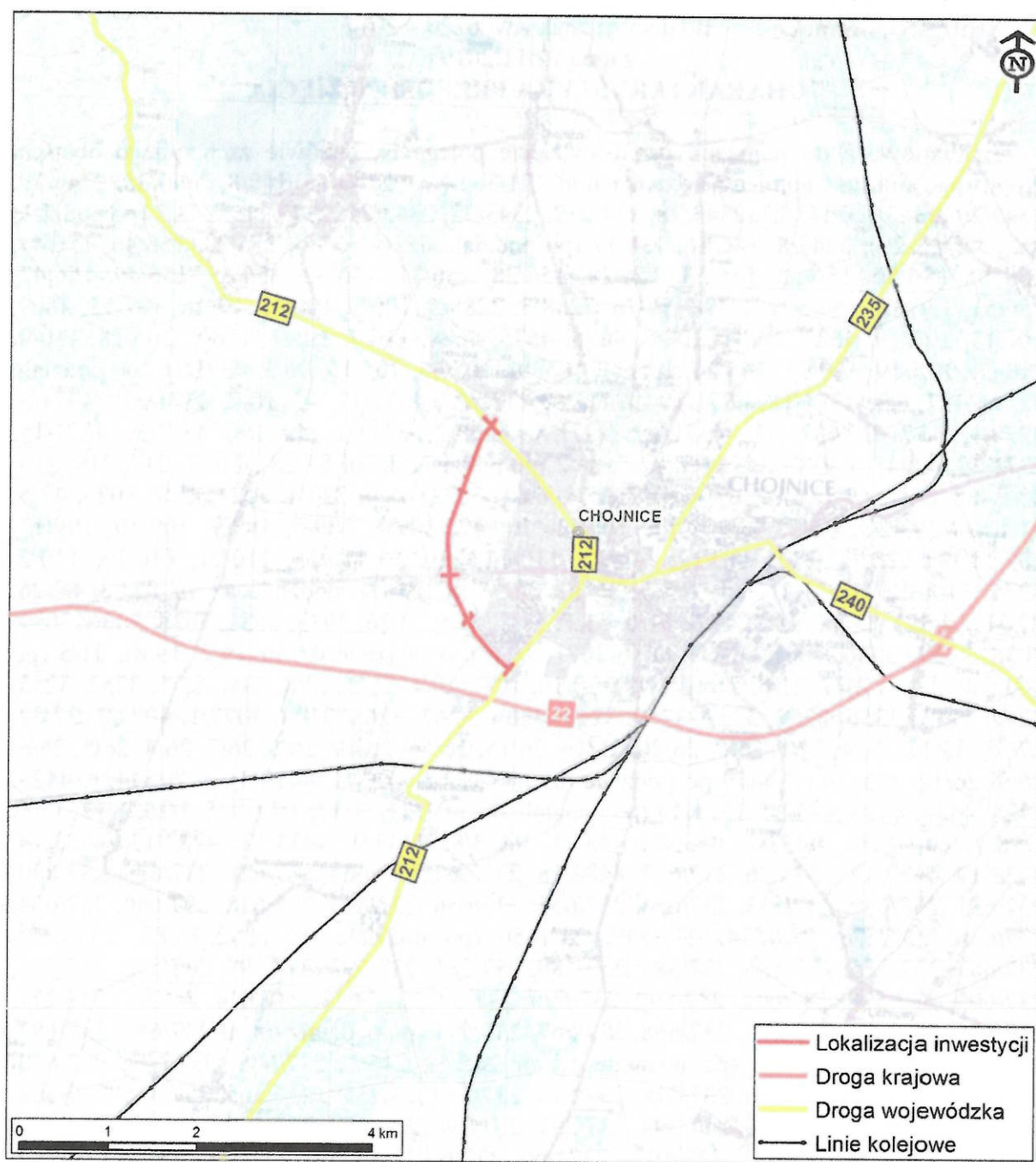
2. Marszałek Województwa Pomorskiego, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk;
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 39, 89-600 Chojnice;
4. Wójt Gminy Chojnice, ul. 31 Stycznia 56, 89-600 Chojnice;



CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polega na budowie zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice na działkach nr 121/3, 149/39, 149/15, 149/8, 2343/25, 2343/19, 2343/20, 2343/1, 2343/27, 2343/28, 2343/12, 2343/22, 2343/21, 2343/11, 2343/7 (po podziale dz. nr 2343/29), 2343/8, 136/16, 136/17 (po podziale dz. nr 5339), 156/20, 156/46, 156/44, 156/48, 156/50, 156/52, 156/53, 156/29, 156/28, 156/31, 156/32, 156/45, 156/49, 156/47, 156/51, 156/18, 156/5, 156/78, 156/76, 2288/3, 2288/5, 106/2, 106/1, 107/16, 107/15, 4609, 107/13, 107/19, 4623, 108/4, 108/5, 4626, 4625, 4624, 110/7, 105/1, 110/8, 105/18, 110/9, 110/24, 105/19, 110/25, 105/24, 105/47, 105/46, 105/48, 105/15, 96/3, 4371/16 (po podziale dz. nr 4371/23, 4371/18, 4371/19, 4371/20, 4371/22, 4371/17, 4371/24, 4371/21), 4371/5, 4370/1, 4371/6, 4371/11, 4371/10, 4371/4, 4370/2, 4371/1, 4371/8, 4371/9, 4371/15, 4371/12, 4371/13, 4371/14, 84/3, 82/5, 83/2 (po podziale dz. nr 83/28), 216/7, 217, 218, 219, 45/5, 65, 66/1, 67/1, 67/9, 67/6, 67/7, 67/8, 64/1, 3023, 45/6, 220/4, 3024, 45/7, 3025, 43/5, 44/1, 42/2, 42/1, 46/5, 46/6, 40/5, 109/11, 109/12, 109/3, 109/5, 109/9, 109/10, 109/13, 109/14, 110/22, 110/11, 110/12, 110/13, 110/14, 110/26, 110/15, 110/21, 110/16, 110/2, 5224, 110/30, 110/31, 110/4, 108/6, 86/30, 86/57, 82/19 (po podziale dz. nr 82/33, 82/26, 82/31, 82/32), 82/18, 45/3, 49/7, 51/6, 51/7, 51/8, 51/9, 3026, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3251, 3070, 3071, 19/6 (po podziale dz. nr 19/7, 19/8), 21/5 (po podziale dz. nr 21/7, 21/6, 21/10/21/9), 20/10, 20/2, 20/4, 21/2, 22/8, 23/4, 23/5, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3266, 3267, 3268, 3125, 3077/1, 3077/2, 27/32, 27/33, 22/12, 21/4, 24/1, 25/1, 26/20, 26/16, 26/15, 26/14, 26/19, 26/3, 26/7, 26/4, 26/5, 26/6, 26/9, 26/12, 6/2, 4431, 4419 po podziale dz. nr 4419/2, 4419/1, 4419/3), 4420, 4421, 4423, 4424, 4425, 4426, 4422, 1/13, 1/14 (po podziale dz. nr 1/23), 1/12, 1/11, 1/5, 1/15, 1/17, 1/16, 1/18, 1/20, 4432, 4433/3, 4433/2, 4433/1, 4433/8, 4433/9, 4433/12, 4433/13, 4433/14, 4433/19, 4433/17, 237/626, 237/627, 4433/18, 237/663, 237/664, 237/628, 237/629, 237/630, 237/631, 237/632, 237/633, 237/634, 237/635, 237/636, 237/637, 237/638, 237/640, 237/654, 237/655, 237/576, 237/574, 237/649, 237/650 (po podziale dz. nr 237/683, 237/682), 237/657, 237/585, 237/586, 237/587, 237/588, 237/581, 237/595, 237/597, 237/596, 237/594, 237/603, 237/598, 237/602, 237/599, 237/600, 237/593, 237/623, 237/624, 4433/7, 237/277, 237/275, 237/672, 237/673, 237/668, 237/667, 237/671 (po podziale dz. nr 237/688, 237/687, 237/686, 237/689), 245/2 (po podziale dz. nr 245/5), 245/1, 237/606, 237/607, 237/670, 237/509, 237/317, 237/506, 237/318, 237/516, 237/360, 237/359, 237/365, 237/358, 237/507, 237/565, 237/564, 237/566, 237/292, 237/291, 237/290, 237/658, 237/508 (po podziale dz. nr 237/695, 237/694, 237/693, 237/692), 237/660, 237/661, 237/662, 237/499, 237/498, 270/7, 270/6, 297/3, 297/4, 297/5, 298/5, 301/4, 310, 299/3, 299/4, 299/1, 280, 281/1, 282/1, 283/2, 282/2 (po podziale dz. nr 282/3, 282/4, 282/5), 303/2 (po podziale dz. nr 303/5), 4369, 4365, 285/8 (po podziale dz. nr 285/10, 285/11), 272/61 (po podziale dz. nr 272/62, 272/63), 292/3, 292/4, 292/5, 294/4, 294/3, 294/2, 294/1, 2539, 637/38, 619, 622, 613/4, 294/5, 295/4, 292/9, 156/35, 156/90, 156/91, 105/13, 156/12, 105/20, 105/21, 105/14, 86/32, 86/44, 86/56, 2284/14, 2284/13, 81/24, 81/13, 3042, 3044, 237/591, 237/592, 237/579, 237/580, 237/590, 237/669, 297/6, 300 w obrębie geodezyjnym Chojnice [0001] oraz na działkach nr 173/93, 173/7, 173/97, 173/95, 173/105 w obrębie geodezyjnym Niezychowice [0016].

Lokalizację analizowanego odcinka drogi wojewódzkiej na tle układu komunikacyjnego przedstawia poniższy rysunek.



Lokalizacja inwestycji na tle układu komunikacyjnego

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia jest niezbędna w celu wzmocnienia korytarza transportowego zachodniego poprzez zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej nr 212, jak również zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego, szczególnie tranzytowego przez centrum miasta oraz zdecydowaną poprawę dostępności komunikacyjnej Szpitala Specjalistycznego w Chojnicach.

Droga łącząca Osowo Lęborskie z miejscowością Kamionka na granicy woj. pomorskiego, stanowi element połączenia drogowego Lębork - Bytów - Chojnice - Bydgoszcz. Tym samym szczególnie odczuwalny jest ruch pojazdów samochodowych z południa kraju w kierunkach nadmorskich, dodatkowo nakłada się na coraz większy ruch lokalny miejski. W związku z południkowym przebiegiem tej drogi istniejące obejście drogowe miasta w ciągu drogi krajowej nr 22 nie wpływa na zmniejszenie ruchu samochodowego na tym kierunku.

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Projektowana zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 212 ma na celu przede wszystkim wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centrum miasta co bezpośrednio przełoży się na podniesienie bezpieczeństwa ruchu w obszarze centrum miasta Chojnice oraz skrócenie czasu dojazdu do turystycznych regionów nadmorskich.

Dodatkowo realizacja tego przedsięwzięcia umożliwi aktywizację gospodarczą przyległych miejskich i gminnych terenów inwestycyjnych otwierając możliwości ich skomunikowania z drogą krajową nr 22 oraz drogą wojewódzką nr 212.

Niniejsze przedsięwzięcie związane jest z budową zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice.

Podstawowymi zmianami w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu są:

- budowa drogi wojewódzkiej w nowym przebiegu o długości 3,08 km i nośności konstrukcji nawierzchni jezdni 115 kN/oś,
- budowa chodnika,
- budowa ścieżki rowerowej,
- budowa ciągu pieszo-rowerowego,
- budowa lub przebudowa skrzyżowań z innymi drogami,
- budowa lub przebudowa obiektów inżynierskich, między innymi takich jak obiekty mostowe, przepusty i konstrukcje oporowe,
- budowa oraz przebudowa oświetlenia drogi,
- budowa oraz przebudowa odwodnienia drogi – kanalizacja deszczowa, rowy odwadniające, zbiorniki retencyjne,
- regulacja koryta cieku naturalnego (Rowu Zachodniego) na wysokości ul. Asnyka.
- wprowadzenie organizacji ruchu drogowego uwzględniającej elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. wyspy uspokajające ruch oraz azyle dla pieszych, dedykowane doświetlenia przejść dla pieszych (oświetlenie typu LED) i inne.
- budowa sygnalizacji świetlnej w tym sygnalizacji świetlnej wzbudzanych na przejściach dla pieszych (jeżeli zajdzie taka potrzeba),
- budowa albo przebudowa niezbędnej infrastruktury – obiektów inżynierskich takich jak: przepusty, murki oporowe, ogrodzenia, schody, konstrukcje wsporcze itp. w zakresie zapewniającym poprawne rozwiązanie zarówno nowoprojektowanych jak i przebudowywanych elementów,
- przebudowa kolidującego uzbrojenia podziemnego i naziemnego w zakresie wynikającym z potrzeb przedmiotowej inwestycji oraz uzasadnionych wymogów poszczególnych administratorów sieci,
- wycinka drzew, wynikająca z zakresu przedmiotowej inwestycji – załącznik nr 7,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego,
- wykonanie urządzeń ochrony środowiska,
- odtworzenie granic nieruchomości bezpośrednio stykających się z projektowanym pasem drogowym,
- regulacja istniejącego pasa drogowego,
- wykonanie dokumentacji podziałowej nieruchomości pod projektowany pas drogowy.

Parametry techniczne projektowanych ulic zostały określone na podstawie 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. Nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami).

Parametry techniczne nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 212

Parametr techniczny	Wielkość
Klasa techniczna ulicy	G
Typ przekroju	Uliczny
Prędkość projektowa	V _p = 50 km/h

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Parametr techniczny	Wielkość
Prędkość miarodajna	Vm = 60 km/h
Przekrój poprzeczny	1x2
Szerokość pasa ruchu	2 x 3,50 m
Szerokość jezdni	7,0 m
Szerokość chodnika	zmienna, min. = 1,50 m
Obciążenie obliczeniowe	115 kN/oś

W ramach inwestycji zaprojektowano skrzyżowania:

- w km 0+000 skrzyżowanie typu małe rondo z ulicą Bytowską i Leśną, o średnicy zewnętrznej 30,0m, szerokości jezdni 6,0 m, opaski wybrukowanej 3,0 m,
 - w km 0+427 z ulicą Zamieście, jako skrzyżowanie skanalizowane czterewłotowe z dostosowaniem do sygnalizacji świetlnej;
 - w km 1+100 z ulicą Żeromskiego i KDL056, jako skrzyżowanie skanalizowane czterewłotowe z wydzielonymi pasami dla relacji w lewo z dostosowaniem do sygnalizacji świetlnej;
 - w km 1+798 skrzyżowanie typu małe rondo z ulicą Człuchowską, o średnicy zewnętrznej 32,0m, szerokości jezdni 6,0 m, opaski wybrukowanej 3,0m,
 - w km 2+551 z planowaną ulicą 11KDL i drogą prowadzącą do terenów rozwojowych, jako skrzyżowanie skanalizowane trójwłotowe z dostosowaniem do sygnalizacji świetlnej, z wydzielonym pasem do relacji w lewo z kierunku południowego do terenów rozwojowych, z zachowanym trójkątem widoczności z wlotu podrzędnego;
- w km 3+080 skrzyżowanie typu małe rozndo z ulicą Sępoleńską i łącznicami węzła DK22 – DW 212, o średnicy zewnętrznej 32,0m, szerokości jezdni 6,0m, opaski wybrukowanej 3,0m

Projektowana inwestycja w swoim zakresie obejmuje budowę/przebudowę dziesięciu zjazdów indywidualnych, dwóch zatok autobusowych oraz zatoki ITD.

Zakres rozbiórki dotyczyć będzie przebudowy skrzyżowań z innymi drogami. Przewiduje się rozebranie nawierzchni z betonu asfaltowego, z płyt żelbetowych i betonowych oraz chodników, krawężników i obrzeży.

Przewiduje się również wykonanie jezdni z betonu asfaltowego, wyprofilowanie drogi do spadków normatywnych oraz wzmocnienie istniejącej nawierzchni poprzez całkowitą wymianę warstw nawierzchni. Górne warstwy stanowiąc będą warstwę podbudowy zasadniczej, warstwę wiążącą i ścieralną.

Technologia kładzenia nawierzchni bitumicznej będzie typową dla drogi tej klasy. Przy kładzeniu nawierzchni najważniejszymi czynnikami są: odpowiedni dobór składników mieszanki asfaltowej i jej optymalne ilości, należyte określenie właściwości mieszanki i właściwe przygotowanie podłoża pod nawierzchnię. Technologia tych prac realizowana będzie odcinkowo, w zależności od czasu trwania i postępu prac.

Ze względu na zastosowanie nowej nawierzchni o obniżonej hałaśliwości projektowana droga ograniczy emisję hałasu do środowiska o ok. 2 dB w stosunku do typowej na polskich drogach nawierzchni asfaltowej.

Na zjazdach na drogi utwardzone i nieutwardzone ułożona zostanie jezdnia z betonu asfaltowego dwuwarstwowo i jednowarstwowo i jednowarstwowo na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Na wszystkich zjazdach na posesję w obszarze zabudowanym oraz chodnikach planuje się ułożenie nawierzchni z kostki betonowej.

Ponadto w granicach pasa drogowego drogi wojewódzkiej przewiduje się wykonanie karczowania drzew i zakrzaceń w niezbędnym do tego celu zakresie. Z uwagi na znaczny

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

przebieg planowanej inwestycji przez tereny rolnicze i nieużytki, zakres wycinki będzie stosunkowo niewielki

Odwodnienie projektowanej drogi oraz ciągów pieszych i rowerowych będzie odbywać się do kanalizacji deszczowej, poprzez system wpustów deszczowych, przykanalików i projektowanych kolektorów kanalizacji deszczowej, z której wody opadowe po podczyszczeniu zostaną odprowadzone do naturalnych odbiorników oraz projektowanych zbiorników (wybudowanych w ramach oddzielnej inwestycji dla której w dniu 04.05.2016 r. Burmistrz Miasta Chojnice wydał decyzję środowiskową, znak: KM.6220.35.2015 dla przedsięwzięcia polegającego na: „Poprawie gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi na terenie Gminy Miejskiej Chojnice”).

W miejscach występowania ukształtowania terenu istniejącego w spadku skierowanym do projektowanego nasypu drogowego oraz w wykopach przewiduje się wykonanie rowów odwadniających, odwodnienie rowów do sieci kanalizacji deszczowej. Odwodnienie dróg rowerowych i chodników zaprojektowano jako powierzchniowe w kierunku pasa zieleni wzdłuż jezdni kołowej.

Ponadto projektuje się przebudowę kolektorów kanalizacji deszczowej, oraz budowę nowych. W ramach inwestycji planuje się wykonanie przebudowy wodociągów, przyłączy, przewodów rozdzielczych oraz przewodu magistralnego. Ponadto przewiduje się przebudowę kolektorów kanalizacji sanitarnej.

Szacunkowe zużycie surowców na etapie realizacji inwestycji przedstawia się następująco:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------|
| • woda | -300m ³ /rok |
| • paliwo | -100.000 m ³ /rok |
| • energia elektryczna | -300 MWh/rok |
| • materiały: | |
| ➤ nawierzchnia bitumiczna | -39.000 m ² , |
| ➤ nawierzchnia z kostki betonowej | -11.850 m ² , |
| ➤ nawierzchnia z kostki kamiennej | -3.650 m ² , |
| ➤ nawierzchnia z betonu | -570m ² , |
| ➤ humus | -25.000 m ² . |

Eksplatacja nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw oraz wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji nawierzchni drogowej, jednak na obecnym etapie nie można określić rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów oraz paliw.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra środowiska z dnia 9 grudnia 2014r. w sprawie katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Analiza przedłożonej dokumentacji wykazała, że nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na stan wód powierzchniowych i podziemnych. Planowane działania nie będą miały wpływu na realizację celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r.

Planowana inwestycja nie wiąże się również z poborem wód podziemnych ani wprowadzaniem do nich jakichkolwiek substancji zanieczyszczających. Mając powyższe na uwadze stwierdza się, że bilans wód podziemnych, jak i stan ich czystości nie ma związku z planowaną inwestycją.

Stosownie do treści art. 81 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.), mając na uwadze zakres i charakter planowanej inwestycji oraz przewidziane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko, nie ma podstaw przypuszczać, aby planowana inwestycja:

- znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
- uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy.

Realizacja inwestycji nie spowoduje również pogłębienia zmian klimatycznych. Planowana inwestycja w fazie realizacji będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia oraz stężeń NO_x i węglowodorów w sąsiedztwie terenu objętego realizacją, zmiany te nie będą jednak znaczące i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. W końcowej fazie realizacji przedsięwzięcia prowadzone będą prace wykończeniowe, które ze względu na zastosowane materiały (np. farby, lakiery) mogą być źródłem emisji związków lotnych. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą również zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia oraz węglowodory uwalniane podczas kładzenia mas bitumicznych.

Na etapie realizacji inwestycji źródłem oddziaływania w zakresie emisji pyłów i gazów mogą być:

- maszyny budowlane,
- pojazdy transportujące materiały służące do budowy,
- przechowywanie sypkich materiałów budowlanych,
- szlifowanie i cięcie materiałów budowlanych,
- prace wykończeniowe z wykorzystaniem materiałów zawierających rozpuszczalniki organiczne i inne substancje mogące przedostawać się do powietrza,
- kładzenie mas bitumicznych.

Najistotniejszy wpływ na jakość powietrza w okresie realizacji przedsięwzięcia mają ciężkie roboty budowlane i transport materiałów sypkich. W fazie realizacji należy spodziewać się wystąpienia następujących negatywnych oddziaływań w zakresie czystości powietrza:

- wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych głównie NO_x, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie - zarówno bezpośrednio na placu budowy, jak i w jego sąsiedztwie - pojazdy dostarczające materiały budowlane,
- wzrost emisji pyłów, związany z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia,
- wzrost emisji węglowodorów i substancji złośliwych, będących wynikiem kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchni drogi,
- wzrost emisji LZO ulatniających się z farb i lakierów stosowanych w pracach wykończeniowych.

Emisje występujące na etapie budowy będą mieć głównie charakter niezorganizowany. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 lipca 2010 r. w sprawie przypadków, w których wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza z instalacji nie wymaga pozwolenia (Dz.U. z 2010r., nr 130, poz. 881) analizowana inwestycja, nie wymaga pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza z instalacji, z których wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza następuje w sposób niezorganizowany bez pośrednictwa przeznaczonych do tego celu środków technicznych.

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie klimatu akustycznego. Roboty będą obejmować wykonywanie prac ziemnych, dowóz materiałów do budowy przy użyciu sprzętu ciężkiego.

Istotnym punktem podczas budowy jest transport surowców oraz materiałów, a także odpadów w okolicy placu budowy, jak również poza terenem budowy. Wykonanie prac wymaga użycia różnorodnych maszyn budowlanych takich jak koparki, spycharki, dźwigi, samochody ciężarowe itp. oraz urządzenia odznaczające się dużą mocą akustyczną takie jak szlifierki, piły itp. Wymienione powyżej operacje technologiczne i stosowane maszyny oraz urządzenia będą źródłem hałasu. Podczas budowy wytwarzany hałas będzie odznaczać się dużą zmiennością czasową jak również jego natężeniem.

Rozkład czasowy emitowanego hałasu będzie dotyczył pory dnia, kiedy to będą wykonywane prace. Do najbardziej uciążliwych prac pod względem akustycznym należy zaliczyć:

- frezowanie nawierzchni,
- wykonywanie stabilizacji gruntu spoiwami hydraulicznymi,
- wykonywanie ścianek szczelnych,
- wykonywaniem pali wierconych,
- układanie warstw nawierzchni (w szczególności ich zagęszczanie).

W celu zminimalizowania oddziaływań należy:

- maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych,
- stosować maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe, które powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 18 października 2012 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz.U.2014.588).
- wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy,
- zastosować technologię powodującą minimalizację rozprzestrzeniania się pyłów między innymi poprzez:
 - stosowanie przywożonych, gotowych mieszanek eliminując w ten sposób mieszanie kruszyw na terenie budowy,
 - materiały sypkie powinny być przywożone i magazynowane w sposób ograniczający emisję wtórną poprzez zakryte naczepy i przyczepy,
 - utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w należyтым porządku (usuwanie pyłów, w okresie wysokich temperatur i susz zraszanie powierzchni),
 - wyłączanie urządzeń i maszyn w przypadku awarii,
 - unikać składowania nadmiernych ilości materiałów budowlanych na placu budowy
- masy bitumiczne do należy przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów masy bitumicznej.

Analizując charakterystykę przedsięwzięcia można stwierdzić, że proponowane rozwiązania techniczne zostały przyjęte właściwie i nie odbiegają od standardów stosowanych na obszarze kraju, nie powinny stanowić zagrożenia dla gleby, powierzchni ziemi, wód powierzchniowych i gruntów.

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza europejską siecią Natura 2000 oraz poza innymi obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004r. (Dz.U. z 2018r., poz. 142 z późn. zm.).

Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków PLB220009 Bory Tucholskie – w odległości ok. 1,45 km na północny zachód od granicy przedsięwzięcia,
- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków PLB220001 Wielki Sandr Brdy– w odległości ok. 2,4 km na północny zachód od granicy przedsięwzięcia,
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH220060 Las Wolność - w odległości minimalnej ok. 3,5 km na północny zachód od granicy przedsięwzięcia.

Inne najbliżej położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów w/w ustawy to leżące ok. 1,8 km na północny zachód Zaborski Park Krajobrazowy oraz zlokalizowany ok. 5,2 km na północny wschód Chojnicko-Tucholski Obszar Chronionego Krajobrazu.

Mając powyższe na uwadze stwierdza się, że realizacja inwestycji nie będzie miała w fazie eksploatacji znaczącego negatywnego wpływu na florę i faunę tego obszaru i tym samym nie wpłynie negatywnie na zdrowie i życie ludzi.

W związku z powyższym przyjęto, że realizacja inwestycji nie wpłynie w sposób znaczący na żaden z komponentów środowiska.



BURMISTRZ

dr inż. Arseniusz Finster

**BURMISTRZ MIASTA
CHOJNICE**
Stary Rynek 1
89-600 Chojnice

ZAŁĄCZNIK NR 2
do decyzji znak KM.6220.1.2017
z dnia 12.11.2019 r.

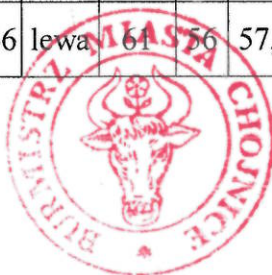
**WYNIKI OBLICZEŃ W PUNKTACH (RECEPTORACH) ZLOKALIZOWANYCH
NA ELEWACJACH BUDYNKÓW SĄSIADUJĄCYCH Z PLANOWANĄ DO
REALIZACJI DROGĄ.**

Numer punktu	Piętro	Współrzędne [m]		Odległość* [m]	Kilometraż	Strona drogi	Poziomy dopuszczalny [dB(A)]		Równoważny poziom dźwięku w roku 2020 [dB(A)]				Równoważny poziom dźwięku w roku 2030 [dB(A)]			
											Przekroczenia wartości dopuszczalnej				Przekroczenia wartości dopuszczalnej	
		X	Y				Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc	Dzień	Noc
1	Parter	403629,8	650300,1	26	0+076	lewa	61	56	57,9	50,6	-	-	58,1	50,2	-	-
1	1 piętro	403629,8	650300,1	26	0+076	lewa	61	56	58,9	51,6	-	-	59,1	51,3	-	-
2	Parter	403542,1	650284,5	36	0+140	prawa	61	56	54,3	46,8	-	-	54,5	46,5	-	-
2	1 piętro	403542,1	650284,5	36	0+140	prawa	61	56	56,8	49,4	-	-	57,1	49,1	-	-
3	Parter	403222,6	649045,2	31	1+425	lewa	61	56	58,2	51	-	-	58,2	51,1	-	-
3	1 piętro	403222,6	649045,2	31	1+425	lewa	61	56	59,1	51,9	-	-	59,1	52	-	-
4	Parter	403218,5	648991,3	24	1+479	lewa	61	56	59,8	52,7	-	-	59,9	52,8	-	-
4	1 piętro	403218,5	648991,3	24	1+479	lewa	61	56	60,4	53,2	-	-	60,5	53,4	-	-
5	Parter	403281,3	648520,2	29	1+968	lewa	61	56	57,2	49,6	-	-	57	50,6	-	-
5	1 piętro	403281,3	648520,2	29	1+968	lewa	61	56	57,3	49,8	-	-	57,2	50,7	-	-
6	Parter	403351,4	648437,5	49	2+076	lewa	61	56	50,7	43,1	-	-	50,6	44,2	-	-
7	Parter	403361,4	648367,8	24	2+142	lewa	65	56	57,3	49,6	-	-	57,1	50,7	-	-
7	1 piętro	403361,4	648367,8	24	2+142	lewa	65	56	57,9	50,3	-	-	57,8	51,4	-	-
8	Parter	403385,8	648338,9	31	2+179	lewa	65	56	55,3	47,7	-	-	55,1	48,7	-	-
8	1 piętro	403385,8	648338,9	31	2+179	lewa	65	56	56,5	48,9	-	-	56,4	50	-	-
9	Parter	403500,5	648190,2	58	2+365	lewa	65	56	51	43,4	-	-	50,8	44,4	-	-
9	1 piętro	403500,5	648190,2	58	2+365	lewa	65	56	53	45,3	-	-	52,8	46,4	-	-
10	Parter	403591,	648073,	70	2+517	lewa	61	56	41,6	34,7	-	-	41,5	35	-	-

„Budowa zachodniego obejścia drogowego miasta Chojnice”

Numer punktu	Piętro	Współrzędne [m]		Odległość* [m]	Kilometraż	Strona drogi	Poziomy dopuszczalny [dB(A)]		Równoważny poziom dźwięku w roku 2020 [dB(A)]				Równoważny poziom dźwięku w roku 2030 [dB(A)]			
									Dzień	Noc	Przekroczenia wartości dopuszczalnej		Dzień	Noc	Przekroczenia wartości dopuszczalnej	
		X	Y				Dzień	Noc			Dzień	Noc			Dzień	Noc
		3	2													
10	1 piętro	403591,3	648073,2	70	2+517	lewa	61	56	46,1	39,3	-	-	46,1	39,5	-	-
10	2 piętro	403591,3	648073,2	70	2+517	lewa	61	56	50,4	43,5	-	-	50,3	43,8	-	-
11	Parter	403646,8	648000,6	70	2+612	lewa	61	56	42,9	36,6	-	-	42,9	36,3	-	-
11	1 piętro	403646,8	648000,6	70	2+612	lewa	61	56	47,5	41,3	-	-	47,5	40,9	-	-
12	Parter	403706,8	647926,3	69	2+715	lewa	61	56	46,9	40,8	-	-	46,9	40,4	-	-
12	1 piętro	403706,8	647926,3	69	2+715	lewa	61	56	49,8	43,7	-	-	49,8	43,3	-	-
12	2 piętro	403706,8	647926,3	69	2+715	lewa	61	56	51,2	45,1	-	-	51,2	44,7	-	-
13	Parter	403759	647868,7	68	2+796	lewa	61	56	43,6	37,6	-	-	43,6	37,1	-	-
13	1 piętro	403759	647868,7	68	2+796	lewa	61	56	49,1	43	-	-	49,1	42,6	-	-
13	2 piętro	403759	647868,7	68	2+796	lewa	61	56	51,6	45,6	-	-	51,7	45,1	-	-
14	Parter	403820,4	647792,8	56	2+893	lewa	61	56	46,8	40,6	-	-	46,7	40,2	-	-
14	1 piętro	403820,4	647792,8	56	2+893	lewa	61	56	50,7	44,6	-	-	50,7	44,1	-	-
15	Parter	403924,6	647683,6	44	3+046	lewa	61	56	54,4	47,9	-	-	54,2	47,4	-	-
15	1 piętro	403924,6	647683,6	44	3+046	lewa	61	56	57,2	50,7	-	-	57	50,3	-	-

*) Odległość liczona od osi drogi



dr inż. Arseniusz Kinsler