

R.6220.III.10.2021.AW

Miłoradz, dnia 31.05.2021 r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust.1 i 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 84, art. 85 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 poz. 247) w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 187) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28.01.2021 r. (data wpływu do tut. urzędu 03.02.2021r., uzupełniony w dniu 22.03.2021r.) w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn: „Rozbudowie skrzyżowania w ciągu drogi krajowej DK 22 w miejscowości Gnojewo wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego na odcinku Gnojewo-Cisy”, złożonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad z/s ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk,

ORZEKAM

- I. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia:**
"ROZBUDOWA SKRZYŻOWANIA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 22 W M. GNOJEWO WRAZ Z BUDOWĄ CIĄGU PIESZO-ROWEROWEGO NA ODCINKU GNOJEWO-CISY".
- II. określić istotne warunki dotyczące korzystania ze środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych, zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiadujących:**
 1. przed rozpoczęciem robót, w sposób widoczny dla wykonawców prac budowlanych, oznaczyć i odgrodzić (np. taśmą, żerdziami drewnianymi) -przy udziale fitosocjologa – przeznaczone do pozostawienia płyty siedlisk 3150 w km od 350+950 do km 351+050 obie strony, od km 352+250 do km 352+500 strona lewa;
 2. dopuszcza się wycinkę drzew i krzewów wskazanych w załączniku nr 1;

3. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem ochronnym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października; dopuszcza się prowadzenia prac w ww. okresie, jednak musi być to poprzedzone wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa, który potwierdzi brak występowania na przedmiotowych drzewach lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dzienniku budowy;
4. drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem;
5. na etapie budowy na odcinku w km 350+900 do 351+150 i km 352+150 do 352+600 po obu stronach drogi zastosować wygradzenia, placu budowy płótkami ochronnymi (np. z folii, siatki stalowej bądź z tworzywa sztucznego o średnicy oczek poniżej 5x5 mm) w celu uniknięcia przedostania się płazów na teren budowy. Całkowita wysokość płotka tworzącego ogrodzenie 80 cm. Dolną krawędź siatki (ogrodzenia) zakopać na głębokości co najmniej 20 cm oraz zakotwiczyć, natomiast górną krawędź o szerokości co najmniej 10 cm odchylić pod kątem 45-90° w kierunku podejścia zwierząt. Na zakończeniach płótków ochronnych wykonać dodatkowe zabezpieczenia w postaci zwrotek na odcinku 0,7-0,8 m, zwróconych w kierunku najścia zwierząt, w kształcie litery U;
6. płotki ochronne i naprowadzające dla płazów, wykonać pod nadzorem herpetologicznym; płotki ochronne wykonać w terminie od początku września do końca lutego; płazy, które dostaną się na plac budowy wylapywać na bieżącą i przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko, przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować; skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika i udokumentowana właściwym wpisem w dzienniku budowy;
7. w celu zminimalizowania potencjalnego efektu bariery dla nietoperzy oraz wyeliminowania zagrożenia kolizji nietoperzy z pojazdami zaprojektować oświetlenie z uwzględnieniem jak najniższych klas oświetleniowych wg wymagań normatywnych oraz wiedzy technicznej; zastosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw i promieniowania UV (wykorzystać lampy LED nie emitujące promieniowania UV lub lampy sodowe o widmie ciepłym i obniżonej emisji UV), zalecana temperatura barwowa poniżej 3000 K; ograniczyć rozproszenie światła poza jezdnię poprzez zastosowanie opraw i kloszy kierunkujących oświetlenie w kierunku jezdni;
8. prowadzić konserwację i naprawę maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu;
9. zabezpieczyć wykopy przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi;

10. zaplecze i bazę sprzętową zlokalizować w oddaleniu od koryt cieków, zbiorników wodnych, na uszczelnionym podłożu;
11. wyposażyć teren budowy w sorbenty. W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot;
12. zabiegi związane z naprawami, tankowaniem, wymianą oleju środków transportu, maszyn należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i wód powierzchniowych;
13. paliwa i substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy przechowywać w szczelnych pojemnikach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska;
14. zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz ich sprawną odbiór lub ponowne wykorzystanie;
15. zabezpieczyć wykopy i wody powierzchniowe przed możliwym przedostaniem się do nich zanieczyszczeń wypłukiwanych z materiałów stosowanych do budowy;
16. na etapie budowy zachować ciągłość przepływu wody w ciekach. Prace w obrębie cieków ograniczyć do niezbędnego minimum.
17. uczynić Załącznik nr 1 wycinka drzew i krzewów- załącznikiem do niniejszej decyzji.

III. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 03.02.2021 r. do Urzędu Gminy w Miłoradzu wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z/s ul. Subisława 5 w Gdańsku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn: "Rozbudowie skrzyżowania w ciągu drogi krajowej nr 22 w m. Gnojewo wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego na odcinku Gnojewo-Cisy" na terenie gminy Miłoradz. W związku z powyższym dnia 22.02.2021 r. Wójt Gminy Miłoradz zwrócił się do organów współdziałających o wyrażenie opinii dotyczącej obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Do pisma załączono wymagane dokumenty, w tym istotne dla sprawy:

1. Wniosek inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
2. Kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP);
3. Oświadczenie Wójta Gminy Miłoradz, że Inwestor nie jest podmiotem zależnym od jednostki samorządu terytorialnego, dla której organem wykonawczym w rozumieniu art. 24 m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym jest organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
4. Informację, że dla przedmiotowych działek obszaru opracowania został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego - Uchwała nr VIII.49.2019 Rady Gminy Miłoradz z dnia 3 czerwca 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu miejscowości Gnojewo, gmina Miłoradz. Wypis i wyrys z w/w planu.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego przedłożony wniosek wymagał uzupełnienia zawartości KIP. W związku z czym tut. organ uwzględniając opinię: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Elblągu oraz Państwowej Powiatowej Inspektora Sanitarnego w Malborku, wezwał Inwestora do dostarczenia niezbędnych wyjaśnień.

Zgodnie z art. 64 ust 1 pkt 1 ustawy ooś, RDOŚ w dniu 1.04.2021 r. wydał opinię nr RDOŚ-Gd-WOO.4220.185.2021WR.2 o braku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy. Rodzaje tych przedsięwzięć zgodnie z art. 60 ww. ustawy określone są w §3 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

Przedsięwzięcie kwalifikowane jest według ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko kwalifikowane zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 62 tj.: "drogi o **nawierzchni twardej** całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z **wyłączeniem** przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji **elektroenergetycznych** i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o **których** mowa w art. 6 ust, 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie **przyrody**" - posiada status "przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na **środowisko**". W związku z czym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowane przedsięwzięcie objęte przedłożonym wnioskiem polegało będzie na przebudowie drogi krajowej nr 22 w związku z rozbudową skrzyżowań w km 351+134 i 353+134 oraz budową lewoskrętu na skrzyżowaniu w km 350+242. Łączna długość przebudowywanej drogi wyniesie ok. 1 226 m.

Ponadto w zakresie inwestycji przewidziano rozbudowę skrzyżowania oraz budowę ciągu pieszo-rowerowego na terenie gmin Miłoradz i Lichnowy oraz na terenie gminy wiejskiej Malbork:

- rozbudowę skrzyżowania w km 351+134,
- budowę lewoskrętu na skrzyżowaniu w km 350+242,
- rozbudowę skrzyżowania w km 353+134,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie drogi na odcinku od około km 349+900 do około km 354+800,
- przebudowę istniejących zjazdów,
- przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- przebudowę przepustów,
- przebudowę rowów drogowych,
- budowę kanału technologicznego,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę/przebudowę odwodnienia drogi,
- budowę/przebudowę oświetlenia.

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, oddaloną od granic Państwa, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Analizując łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy oraz informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia organ tut. przeanalizował:

- I. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia.**
- II. Usytuowanie przedsięwzięcia.**
- III. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania na elementy środowiska zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia jak i jego funkcjonowania.**

Zgodnie z ww. ustawą ooś, Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Wody Polskie pismem nr GD.ZZŚ.2.435.44.2021.MK osiemnastego marca br. uwzględniając charakter, skalę i lokalizację oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko podobnie zaopiniował realizację w/w przedsięwzięcia. Nie przewiduje negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych. Nie przewiduje ingerencji w koryta cieków zmiany lokalizacji przekroczeń cieków, ani zmian niwelety skutkujących konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych (poniżej zwierciadła wód gruntowych). Nie ma konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych. Inwestor uzyskał uzgodnienie warunków technicznych jakie musi podczas budowy w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia dwóch kładek w ciągu pieszo-rowerowego nad rzeką Jeziorna Łacha i rzeką Tuga.

Podczas realizacji inwestycji woda będzie dostarczana na teren budowy za pomocą beczkowozów i zbiorników na wodę. Wykorzystywana zostanie przede wszystkim na cele socjalno-bytowe i budowlane. Nie przewiduje się zapotrzebowania w wodę na etapie eksploatacji inwestycji. Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w obszarze istniejącego pasa drogowego. Gospodarkę odpadami wykonawca będzie prowadzić zgodnie z ustawą o odpadach, w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, przez wstępne selektywne magazynowanie odpadów w wydzielonym odpowiednio zabezpieczonym miejscu. Wykonawca będzie prowadził na bieżąco ilościową i jakościową ewidencję odpadów zgodnie z katalogiem odpadów i wzorem dokumentów wydanych na podstawie przepisów ustawy o odpadach.

W związku z organizacją placu budowy i zaplecza socjalnego przewiduje się powstawanie odpadów w postaci szlamów ze zbiorników bezodpływowych, służących do gromadzenia nieczystości, które zostaną przekazane do unieszkodliwienia.

Odpady powstające w fazie eksploatacji nie będą magazynowane, lecz przekazane uprawnionym podmiotom celem ponownego wykorzystania (odzysku), unieszkodliwienia lub zdeponowania na składowisku. Ponadto wody opadowo-roztopowe z odcinka drogi objętego wnioskiem zostaną odprowadzone do rowów trawiastych (zgodnie z normami obowiązującego prawa).

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie obszaru dorzecza Wisły region wodny Dolnej Wisły, w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych kod: PLRW200005149 o nazwie Szkarpa. JCWP posiada status silnie zmienionej części wód. Stan tych wód oceniony został na dobry, zaś ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych oznaczona jest jako niezagrażona.

Celem środowiskowym JCWP jest ochrona oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny tych wód, a także zapobiegania pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. W JCWP znajdują się również obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk i gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 55 ze zm.), dla których utrzymanie i poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie. Przedsięwzięcie nie jest jednak zlokalizowane na takim obszarze.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych – kod PLGW200016, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Jest ona monitorowana a ocena nieosiągnięcia celów środowiskowych określona jest jako niezagrożona. Celem środowiskowym JCWPd jest osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego tych wód.

W rejonie analizowanej inwestycji nie są zlokalizowane żadne ujęcia wód ani ich strefy ochronne, ani również obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Inwestycja znajduje się także poza obszarem szczególnego zagrożenia powodziowego. Odcinek realizowany będzie po granicy terenów wodno – błotnych – mułowisk, namulisk i podmoklik.

Charakterystycznym elementem, na którym zlokalizowano inwestycję, jest gęsta sieć kanałów melioracyjnych. W ramach planu przedsięwzięcia nie dojdzie do osuszania terenów ani likwidowania zbiorników wodnych istotnych dla gatunków stanowiących przedmiot ochrony obszarów cennych przyrodniczo zlokalizowanych na terenie JCWP, w obszarze której znajduje się analizowana inwestycja. Ponadto analizowany odcinek drogi przecina rzekę Tugę (wg MPHP ciek wyróżniony, stały – rzeka Tuga) oraz rzekę Jeziorna Łacha (wg MPHP ciek niewyróżniony stały o szer. 1,5-5 m – Kanał Jeziorna).

W trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji, środowisko gruntowo-wodne i wód powierzchniowych będzie właściwie chronione przed potencjalnym wpływem, jak również nie będzie negatywnego oddziaływania na jednolite części wód podziemnych i powierzchniowych wyodrębnionych na mocy Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Malborku stwierdził pismem nr SE.NS.80.4461.20.2021.EK, iż przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a prowadzenie robót budowlanych winno być zgodne ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami p. poz. i bhp minimalizuje możliwość występowania poważnej awarii. Prawdopodobieństwo jej wystąpienia w stosunku do przedmiotowego przedsięwzięcia oceniono jako znikome.

Przewiduje się, że skumulowane oddziaływanie w przypadku analizowanej inwestycji nie będzie miało negatywnego charakteru. Wyklucza się możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko, ze względu na lokalny charakter i skalę zamierzenia.

Tym samym kierując się wymogami art. 78 ust. 1 pkt 2 cytowanej ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko należy stwierdzić, że obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie jest uzasadniony.

Reasumując, tut organ po dokonaniu analizy powyższych uwarunkowań w tym miejsca usytuowania przedsięwzięcia, a także możliwego oddziaływania na środowisko, wyraził zgodę na realizację przedsięwzięcia bez konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oddziaływanie podczas realizacji inwestycji będzie miało zasięg lokalny, krótkotrwały i odwracalny.

Wobec powyższego postanowiono jak na wstępie.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Powyższy termin może ulec wydłużeniu o cztery lata jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku za pośrednictwem Wójta Gminy Miłoradz w terminie 14 dni od jej otrzymania.

Zgodnie z art. 127 a Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Prawomocność decyzji musi zostać potwierdzona przez organ wydający decyzję, poprzez zamieszczenie w niej odpowiedniej klauzuli.



WÓJTA GMINY
Arkadiusz Skorek

Załączniki:

1. Zestawienie drzew przeznaczonych do wycinki
2. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

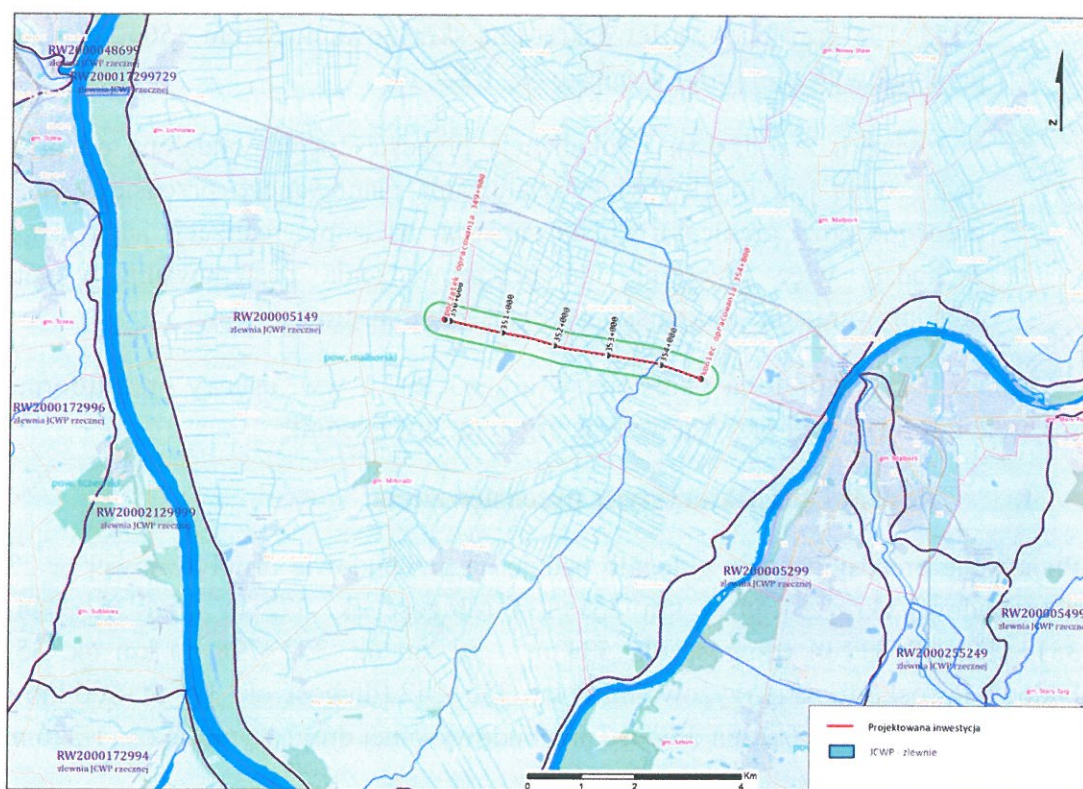
1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddz. Gdańsk
ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk
2. a/a

Do wiadomości:

- 1)RDOŚ w Gdańsku, Wydział Ocen Oddziaływania na Środowisko
ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk
- 2)Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Malborku,
ul. Słowackiego 64, 82-200 Malbork,
- 3)Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Elblągu
al. Tysiąclecia 11 82-300 Elbląg.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„ROZBUDOWA SKRZYŻOWANIA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 22 W M. GNOJEWO WRAZ Z BUDOWĄ CIĄGU PIESZO-ROWEROWEGO NA ODCINKU GNOJEWO-CISY”



INWESTOR
GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W GDAŃSKU

Przedsięwzięcie kwalifikowane jest według rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko kwalifikowane zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 62 tj.: "drogi o nawierzchni twardej całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody" - posiada status "przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko". W związku z czym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

1. Planowane przedsięwzięcie objęte przedłożonym wnioskiem polegało będzie na przebudowie drogi krajowej nr 22 w związku z rozbudową skrzyżowań w km 351+134 i 353+134 oraz budową lewoskrętu na skrzyżowaniu w km 350+242. Łączna długość przebudowywanej drogi wyniesie ok. 1 226 m.
2. W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, oddaloną od granic Państwa, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Analizując łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy oraz informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia organ tut. uwzględnił:

I. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie drogi krajowej nr 22 w związku z rozbudową skrzyżowań w km 351+134 (długość ok. 372 m - od 351+044 do km ok. 351+416) i 353+134 (długość ok. 534 m - od km ok. 352+798 do km ok. 353+332) oraz budową lewoskrętu na skrzyżowaniu w km 350+242 (długość ok. 320 m - od km ok. 350+243 do km ok. 350+563). Łączna długość przebudowywanej drogi wyniesie ok. 1 226 m.

W stanie istniejącym ruch pieszy odbywa się poboczem drogi. Na odcinku od km ok 353+020 do km 353+220 występują chodniki umożliwiające bezpieczne dojście do zatorów autobusowych.

W ramach inwestycji planuje się budowę ciągu pieszo-rowerowego obejmującego odcinek drogi krajowej nr 22 relacji Gnojewo-Cisy od km ok. 34+900 do km ok. 354+800.

Zakres inwestycji obejmuje:

- rozbudowę skrzyżowania w km 351+134,
- budowę lewoskrętu na skrzyżowaniu w km 350+242,
- rozbudowę skrzyżowania w km 353+134,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie drogi na odcinku od około km 349+900 do około km 354+800,

- przebudowę istniejących zjazdów,
- przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- przebudowę przepustów,
- przebudowę rowów drogowych,
- budowę kanału technologicznego,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę/przebudowę odwodnienia drogi,
- budowę/przebudowę oświetlenia.

Parametry techniczne projektowanej drogi krajowej nr 22

- klasa drogi - GP - główna ruchu przyspieszonego
- przekrój poprzeczny - 1x2
- prędkość projektowa - $V_p = 80$ km/h
- prędkość miarodajna na terenie zabudowy - $V_m = 100$ km/h
- szerokość pasa ruchu - 3,5m
- szerokość pobocza gruntowego - od 1,5m do 1,8m
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 2,50 m

Układ drogowy na całej długości od km 349+874 do km 354+830 uzupełniono o ciąg pieszo-rowerowy po stronie północnej.

Ponadto zaprojektowano przejścia dla pieszych wraz z przejazdami dla rowerzystów na skrzyżowaniach z drogami powiatowymi w następujących lokalizacjach:

- w km 350+250,
- w km 353+130.

W trakcie realizacji inwestycji będą wykorzystywane typowe materiały przede wszystkim: kruszywo, piasek, żwir, kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, kostka brukowa i cement pod chodniki, elementy betonowe stanowiące ściany oporowe, elementy oznakowania dróg, elementy stanowiące ogrodzenie drogi i zbiorników retencyjnych, urządzenia związane z odwodnieniem –

najczęściej wykonywane z gotowych prefabrykatów, kable stanowiące sieć elektroenergetyczną czy teletechniczną.

Wykorzystywane również będą paliwa (olej napędowy) i woda.

Na obecnym etapie prac projektowych trudno dokładnie podać ilość poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać w czasie prac. Poniżej orientacyjne ilości głównych surowców wykorzystywanych do budowy:

- beton asfaltowy - około 1 tys. m³
- kruszywa na podbudowy - około 2 tys. m³
- humusowanie - około 0,3 tys. m³.

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

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

- Woda ok. 250-500 m³,
- Paliwa płynne (olej napędowy) – do ok. 2 Mg,
- Energia elektryczna ok. 200 kWh.

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

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

W okresie zimowym eksploatacja dróg będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez Zarządcę.

II. Usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja zlokalizowana zostanie w gminie Miłoradz, Lichnowy i Malbork w powiecie malborskim, w województwie pomorskim.

W otoczeniu planowanej inwestycji do przebudowy drogi znajdują się grunty rolne IIa, IIIa, IIIb, IVa, klasy bonitacyjnej, nieużytki (N), pastwiska trwałe II klasy bonitacyjnej, łąki trwałe II, III, i V klasy bonitacyjnej, grunty pod wodami powierzchniowymi płynącymi (Wp), grunty pod wodami powierzchniowymi stojącymi (Ws), drogi (dr), tereny mieszkaniowe (B), gruntów pod rowami (W-RIIIb).

Według regionalizacji planowana inwestycja położona jest w mezoregionie Żuławy Wiślane. Charakterystycznym elementem tego terenu jest gęsta sieć kanałów melioracyjnych. Na Żuławach Wiślanych zwierciadło wód gruntowych zalega płytko pod powierzchnią terenu i pozostaje w ścisłym związku z wodami powierzchniowymi. Analizowany odcinek DK nr 22 przebiega po granicy terenów wodno-błotnych: mułowisk, namulisk i podmoklik.

Projektowany odcinek drogi krajowej przebiega przez tereny o charakterze falistym. Droga przebiega po terenie o dużym zróżnicowaniu wysokościowym, mimo iż rzędne wahają się jedynie w przedziale 140,00 m n.p.m. - 170,00 m n.p.m. Droga na projektowanym odcinku kilkakrotnie wspina się i opada po pochyleniach o spadkach powyżej 3%.

Na potrzeby wykonania KIP przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą w buforze do 300 m od osi drogi. Szata roślinna inwentaryzowanego terenu jest silnie przekształcona przez wielowiekową gospodarkę rolną. Dominują tu pola uprawne, którym towarzyszą segetalne zbiorowiska roślinne. Do najpospolitszych należą zespoły: maku piaskowego *Papaveretum argemones*, żółtlicy drobnokwiatowej i włośnicy zielonej *Galinsogo-Setarietum*, jasnoty i przetacznika lśniącego *Lamio-Veronicetum politae* oraz fitocenozy *Chenopodio rubri-Atriplicetum patula* z przedstawicielami rodzajów – łoboda *Atriplex* sp., komosa *Chenopodium* sp. oraz szarłat *Amaranthus* sp. Znacznie mniejsze powierzchnie tworzą użytki zielone. W związku z powszechną, w tym rejonie, hodowlą bydła mlecznego łąki są intensywnie wykorzystywane, nisko i wielokrotnie koszone w sezonie, podsiewane i nawożone, co wpływa na ich zubożenie gatunkowe. Do prawdopodobnie niegdyś powszechnie występujących na tym terenie należały barwne i bogate gatunkowo, zmiennowilgotne łąki *Angelico-Cirsietum oleracei* z rdestem wężownikiem *Polygonum bistorta*. Jednak w wyniku melioracji nastąpiło znaczne osuszenie terenu i tym samym stały się one rzadkością.

Jeziro, niewielkie śródpolne zbiorniki wodne, koryta rzek Jeziorna Łacha i Tugi oraz kanały porasta roślinność wodna reprezentowana jest m.in. przez zbiorowiska: fitocenozy roślin pleustonowych, rdestnicę grzebieniastą *Potametum pectinatii*, włosienicznika krążkolistnego *Ranunculetum circinatifolium*, rogatka sztywnego *Ceratophylletum demersi*, żabiściek pływający *Hydrocharitetum morsus-ranae*.

Strefy brzegowe porasta roślinność szuwarowa reprezentowana m.in. przez szuwary: trzcinowe *Phragmitetum australis*, manny mielec *Glycerietum maximae*, jeżogłówek gałęzistej *Sparganietum erecti*, pąki szerokolistnej *Typhetum latifoliae*, mozgi trzcinowatej *Phalaridetum arundinaceae* oraz szuwary: turzyc – zaostrej *Caricetum gracilis*, dzióbkwatej *Caricetum rostratae* i brzegowej *Caricetum ripariae*.

Zabudowie miejscowości oraz infrastrukturze drogowej towarzyszy roślinność synantropijna. Z wybitnie nitrofilnych i ciepłolubnych zbiorowisk ruderalnych należy wymienić pospolite w całym kraju fitocenozy: łopianów i bylic *Arctio-Artemisietum vulgaris*, bylic i wrotyczu pospolitego *Artemisio-Tanacetetum vulgaris*, żmijowca zwyczajnego i nostryków *Echio-Melilotetum*, pyleńca pospolitego *Berteroetum incanae*, powoju polnego i perzu *Convolvulo arvensis-Agropyretum repentis* oraz nawłociowiska budowane przez łąny północnoamerykańskiego gatunku - nawłoci późnej *Solidago gigantea*.

W analizowanym buforze stwierdzono występowanie jednego siedliska przyrodniczego wymienionego w zał. I Dyrektywy Rady 92/43/EWG: 3150 Starorzeczka i neutralne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Lokalizacją płatów siedliska.

Analizowana inwestycja narusza trzy spośród pięciu zinwentaryzowanych płatów siedliska 3150-3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion, Potamion*.

W celu zapobieżenia ewentualnym nieumyślnym zniszczeniom siedlisk i stanowisk gatunków chronionych pozostających w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy, zaleca się na czas realizacji inwestycji oznakowanie ich w terenie wyraźnie widoczną taśmą oraz tablicami informującymi o zakazie wstępu na teren. Tut. organ w warunkach dotyczących etapu realizacji inwestycji uściślił iż ww. prace należy wykonać przy udziale fitosocjologa. Wygradzenia ww. płatów siedliska należy wykonać w km 350+950 do km 351+050 obie strony, od km 352+250 do km 352+500 strona lewa.

W badanym obszarze inwentaryzacji stwierdzono występowanie 14 gatunków mchów. W lokalnej florze mszaków nie stwierdzono stanowisk gatunków chronionych. Wśród stwierdzonych mchów brak jest gatunków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Spośród roślin naczyniowych w buforze stwierdzono stanowiska trzech gatunków objętych ochroną.

Są to:

- 1) salwinia pływająca *Salvinia natans* – ochrona ścisła,
- 2) grzybień biały *Nymphaea alba* – ochrona częściowa,
- 3) kocanki piaszkowe *Helichrysum arenarium* – ochrona częściowa,

Na badanym terenie nie stwierdzono stanowisk gatunków z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz zagrożonych.

W trzystu metrowym buforze inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono dwadzieścia gatunków porostów, wśród nich dwa gatunki chronione (odnożyca mączysta *Ramalina farinacea* i odnożyca jesionowa *Ramalina fraxinea*).

Na podstawie danych uzyskanych od koła wędkarskiego ustalono, iż w rzece Jeziorna łacha i Tuga tylko okresowo pojawiają się niewielkie ilości tj: ukleja *Alburnus alburnus*, kiełb *Gobio gobio*, płoć *Rutilus rutilus*, krąp *Blicca bjoerkna*, ciernik, jazgacz, okoń.

lokalizacja zinwentaryzowanych płatów siedliska 3150 zagrożonych kolizją					
Lp.	Kilometraż DK 22	Odległość od osi m	Strona drogi	Powierzchnia kolizji m ²	
1	351+000-351+030	21	prawa	105	(41,8%)
2	351+010-351+045	21	lewa	94	(19,7%)
3	352+274-352+458	27	lewa	46	(50%)

Na całym analizowanym obszarze dominuje krajobraz otwarty lub luźno zadrzewiony, obszary rolnicze są mozaiką pól uprawnych. Zabudowa, głównie jednorodzinna zlokalizowana jest głównie we wsiach, wzdłuż drogi.

Po przeprowadzeniu badań terenowych stwierdzono występowanie 45 gatunków ptaków. Większość z nich podlega ochronie – 39 gatunków jest objętych ścisłą ochroną gatunkową, a cztery częściową ochroną gatunkową. Pozostałe dwa gatunki to ptaki łowne. Trzy spośród stwierdzonych gatunków znajdują się w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej.

Do ciekawszych gatunków odnotowanych w roku 2020 należą: bocian biały, gąsiorek, błotniak stawowy, myszołów i żuraw.

W kolizji z inwestycją nie stwierdzono siedlisk lęgowych cennych i rzadkich gatunków ptaków.

Bezpośredni wpływ na zmiany siedliskowe populacji ptaków analizowanego obszaru, będzie miała planowana wycinka przydrożnych drzew oraz zadrzewień i zakrzewień. W ramach przedsięwzięcia planuje się wycinkę ok. 51 szt. Drzew oraz ok. 1800 m² zadrzewień i zakrzewień.

W związku z powyższym dopuszcza się prowadzenie wycinki okresie od 1 marca do 15 października tylko pod warunkiem poprzedzenia jej wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa, stwierdzającego brak występowania na przedmiotowych drzewach lęgow ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dzienniku budowy.

W buforze, wśród pól, w niewielkich zbiornikach odnotowywano łącznie cztery gatunki płazów podlegających ochronie: grzebiuszkę ziemną *Pelobates fuscus* (w Polsce podlega ochronie ścisłej jednocześnie wymieniana jest w IV Załączniku Dyrektywy Siedliskowej), ropuchę szarą *Bufo bufo*, żabę wodną *Pelophylax kl. esculentus* i żabę trawną *Rana temporaria*. Łącznie stwierdzono cztery zbiorniki, w których zaobserwowano rozród płazów.

Na całej długości trasy nie zidentyfikowano szlaków i tras migracji. Przed rozpoczęciem prac budowlanych wzdłuż odcinków drogi krajowej należy wykonać tymczasowe ogrodzenie ochronne po obu stronach drogi.

W obszarze zaobserwowano występowanie jednego gatunku gada objętego ochroną częściową jaszczurkę żyworodną- *Zootoca vivipara*, w odległości ok 61 m od osi drogi, po lewej stronie w km 353+911. Zważywszy na fakt, iż realizacja inwestycji będzie przebiegać w bliskiej odległości siedlisk konieczne będzie zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie na stwierdzone gatunki herpetofauny. Zatem zachodzi konieczność wykonania na czas budowy tymczasowych wygradzeń z płotków herpetologicznych w km od 350+900-351+150 i 352+150-352+600 po obu stronach drogi, w celu zabezpieczenia terenu inwestycji przed przedostaniem się na jego teren małych zwierząt – płazów, gadów i małych ssaków.

Uwięzione zwierzęta niezwłocznie należy przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie należy prowadzić pod nadzorem przyrodnika.

Dodatkowo, z uwagi na potwierdzone występowanie w populacji płazów w Polsce grzyba *Batrachochytrium dendrobatidis*, prace terenowe z tą grupą zwierząt należy prowadzić przy użyciu rękawiczek ochronnych, a używany do tego celu sprzęt musi być dezynfekowany. Prace budowlane na tym odcinku należy prowadzić pod nadzorem herpetologicznym.

Powyższy nadzór w trakcie wykonywania czynności powinien na bieżąco prowadzić decyzje o lokalizacji wygradzeń w oparciu o bieżące obserwacje w terenie dotyczące aktywności poszczególnych gatunków w otoczeniu drogi.

Na badanym obszarze stwierdzono występowanie ośmiu gatunków ssaków, w tym dwa gatunki chronione polskim prawem (bóbr europejski *Castor fiber*, jeż wschodni *Erinaceus romanicus*), w tym jeden gatunek chroniony w ramach Natura 2000 z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej (bóbr) oraz pięć gatunków ssaków łownych (dzik *Sus scrofa*, sarna *Capreolus*, lis *Vulpes*, zając szarak *Lepus europaeus* i kuna domowa *Martes foina*).

Nie odnotowano miejsc koncentracji kolizji ze zwierzyną (szlaków migracji). Zwierzyna przemieszcza się (również przez DK 22) wraz z postępem prac rolniczych (pozyskanie zbiorów). Ze względu na zagospodarowanie (poła orne) brak kreta. Z *Micromammalia* odnotowano w buforze jedynie mysz polną – brak siedlisk – pola uprawne (nawożenie, pestycydy). Według koła łowieckiego „Dzik” z Malborka na odcinku tym widuje się (rejon rzeki Tuga) również łosie i jelenie – nie zostało to potwierdzone w trakcie prac terenowych.

W przypadku wszystkich zinwentaryzowanych na analizowanym terenie gatunków ssaków, realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na stan ich lokalnych populacji. Prowadzone prace budowlane będą powodować płoszenie zwierząt w fazie realizacji inwestycji (dotyczy wszystkich gatunków), dlatego też prawdopodobieństwo przypadkowego zabicia ich przez ciężki sprzęt budowlany jest bardzo małe. Istnieje natomiast ryzyko uwięzienia małych ssaków na placu budowy.

W takim przypadku nadzór przyrodniczy (najczęściej jest to niezbędny nadzór herpetologiczny) powinien przenosić takie osobniki w dogodny teren (z dala od inwestycji), tj. położony w odległości min. 500 m poza granicami placu budowy. W trakcie prac budowlanych może również dojść do zniszczenia siedlisk niektórych gatunków – tu: ssaków łownych (miejsca bytowania). Oddziaływanie to nie wpłynie jednak negatywnie na populację tych gatunków bytujących na całym badanym terenie.

Końcowy odcinek drogi krajowej nr 22 przecina tereny lokalnej migracji ssaków łownych (głównie dzików i saren). W stanie istniejącym jest odcinek ten oznaczony znakami A-18b „Uwaga dzikie zwierzęta”. Przedmiotowe oznakowanie będzie również wykonane po zakończeniu prac związanych z rozbudową drogi na odcinku od km około 351+100 do końca odcinka. Na ewentualne zniszczenie siedlisk, okazów gniazd, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

W rejonie inwestycji stwierdzono przeloty nietoperzy wzdłuż liniowych elementów występujących w krajobrazie. Brak jest miejsc o szczególnej aktywności nietoperzy. Cały teren z uwagi na dużą ilość lasów, terenów polnych, kęp drzew jak również dolin rzecznych stanowi miejsce żerowania nietoperzy.

W ramach realizacji planowanej rozbudowy DK22 planowane jest wykonanie oświetlenia drogowego. Jako oświetlenie wykorzystane zostaną lampy LED nie emitujące promieniowania UV lub też lampy sodowe o widmie „ciepłym” i obniżonej emisji UV. Celem przedmiotowych działań jest maksymalne ograniczenie przyciągania owadów przez oświetlenie, a co za tym idzie minimalizacja ryzyka kolizji nietoperzy z pojazdami. Należy zaprojektować oświetlenie z uwzględnieniem jak najniższych klas oświetleniowych wg wymagań normatywnych oraz wiedzy technicznej.

Ponadto zaznaczył iż należy zastosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV. Zalecana temperatura barwowa poniżej 3000 K. Należy ograniczyć rozpraszanie światła poza jezdnie poprzez zastosowanie opraw i kloszy kierujących oświetlenie w kierunku jezdni.

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000.

Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

ok. 4,8 km na zachód Dolina Wisły PLH220033,

5,27 km na zachód: Dolina Dolnej Wisły PLB040003.

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.),

to zlokalizowany:

2,17 km na wschód Obszar Chronionego Krajobrazu rzeki Nogat,

5,36 km na zachód: Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu,

6,71 km na południowy wschód: rezerwat przyrody „Parów Węgry”.

Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000.

Z uwagi na odległość od ww. obszarów Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości.

Dlatego też nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Ponadto z uwagi na położenie poza granicami obszarów chronionego objętych ochroną na podstawie przepisów ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie. Niemniej jednak podkreślenia wymaga fakt, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art 56 ustawy o ochronie przyrody.

Na ewentualne zniszczenia siedlisk, okazów gniazd płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Inwestycja realizowana będzie poza granicami korytarzy ekologicznych. Nie będzie zatem wpływać na ich drożność i ciągłość. Najbliższy korytarz znajduje się ok. 2,27 km na wschód od planowanej inwestycji – Nogat KPn-10B.

III. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania na elementy środowiska zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia jak i jego funkcjonowania.

W fazie realizacji inwestycji podstawowym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą maszyny i samochody ciężarowe powodujące emisję spalin oraz roboty ziemne powodujące powstanie pyłu ziemnego.

Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowiły zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. Zakładając, że rozbudowa będzie się odbywała przy zachowanym ruchu pojazdów po jednym pasie ruchu, emisje zanieczyszczeń

pyłowych i gazowych charakterystycznych dla emisji komunikacyjnych z maszyn budowlanych i transportowych będą stanowiły ułamek emisji ogólnej z rozbudowywanego odcinka drogi. Nie będą one miały istotnego wpływu na stan sanitarny powietrza atmosferycznego.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza na etapie budowy należy :

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

Wg przedłożonej dokumentacji KIP i zawartej analizy rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazano, że dla żadnego z analizowanych zanieczyszczeń nie będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych.

Przekroczenia nie wystąpią w przypadku stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi jak i ze względu na ochronę roślin. Dokumentacja zawiera także analizę akustyczną dane dotyczące dopuszczalnych poziomów hałasu zarówno dla pory nocnej jak i pory dziennej.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie będą prowadzone inne przedsięwzięcia, które mogłyby powodować kumulowanie oddziaływań.

Na etapie budowy nakazuje się:

- prowadzenie robót budowlanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, tylko w porze dziennej w godzinach od 6:00 do 22:00;
- zabezpieczenie przed uszkodzeniem drzew nieprzeznaczonych do wycinki.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą odpady z następujących prac:

- robót ziemnych,
- usuwania nawierzchni z istniejącej jezdni (dotyczy przebudowywanych odcinków dróg lokalnych),
- prac rozbiórkowych istniejących obiektów budowlanych,
- ułożenia nawierzchni,
- wycinki drzew i krzewów,
- przebudowy linii energetycznych, gazociągów, wodociągów i kanalizacji,
- przebudowy istniejących sieci i urządzeń teletechnicznych.

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

Szacunkowe ilości odpadów powstających w fazie realizacji przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod	Prognozowana ilość [Mg]	Sposób zagospodarowania
1	Odpadowa masa roślinna	02 01 03	24	Przekazanie bezpośrednio do regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych
2	Opakowania z papieru i tektury	15 01 01	10	Przekazanie do odzysku
3	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10	4	Przekazanie do unieszkodliwienia
4	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	5	Przekazanie do unieszkodliwienia
5	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160209 i 160212	16 02 13*	60	Przekazanie do unieszkodliwienia

6	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	1 000	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
7	Inne niewymienione odpady	17 01 82	75	Przekazanie do unieszkodliwienia
8	Drewno	17 02 01	30	Przekazanie do unieszkodliwienia
9	Asfalt zawierający smołę	17 03 01	5	Przekazanie do unieszkodliwienia
10	Żelazo i stal	17 04 05	130	Przekazanie do odzysku
11	Mieszanki metali	17 04 07	9	Przekazanie do odzysku
12	Kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne	17 04 10	3	Przekazanie do unieszkodliwienia
13	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11	3	Przekazanie do odzysku
14	Gleba i ziemia, w tym kamienie zawierające substancje niebezpieczne (zanieczyszczone olejami mineralnymi)	17 05 03	11	Przekazanie do unieszkodliwienia
15	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	12 000	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
16	Zmieszane odpady z budowy i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	160	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar – na składowisko
17	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	4	Przekazanie bezpośrednio do regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych
18	Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	20 03 04	13	Przekazanie do unieszkodliwienia

W ramach realizacji inwestycji powstanie szereg odpadów, które częściowo będą mogły być wykorzystane na miejscu, lecz ich nadmiar musi zostać przekazany do zdeponowania na składowisku.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 16 stycznia 2015 r. w sprawie rodzajów odpadów, które mogą być składowane na składowisku odpadów w sposób nieselektywny (Dz. U. z 2015 r. poz. 110) są to:

- Odpady z remontów i przebudowy dróg – kod 17 01 81;
- Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 – kod 17 05 04;
- Zmieszane odpady z budowy i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03 – kod 17 09-04;
- odpady inne niż niebezpieczne z grupy 19 12, w tym m.in. papier i tektura – kod 19 12 01.

Gospodarkę odpadami Wykonawca będzie prowadzić zgodnie z ustawą o odpadach, w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, przez wstępne magazynowanie odpadów w wydzielonym, odpowiednio zabezpieczonym miejscu, w razie potrzeby w pojemnikach lub kontenerach – w zależności od jego rodzaju, właściwości i wymiarów. Wyznaczone miejsca do wstępnego magazynowania odpadów, pojemniki lub kontenery będą oznakowane w miarę potrzeb kodem danego rodzaju odpadu lub nazwą, mając na celu ich selektywne magazynowanie. Wykonawca będzie prowadził na bieżąco ilościową i jakościową ewidencję odpadów zgodnie z katalogiem odpadów i wzorem dokumentów wydanych na podstawie przepisów ustawy o odpadach.

Miejsca magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie zapleczy budowy.

Szacowana ilość odpadów powstających na etapie eksploatacji :

Orientacyjne ilości odpadów, które mogą powstać w trakcie użytkowania drogi		
Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów [kg/rok]
15 01 01	opakowania z papieru i tektury	300
15 01 02	opakowania z tworzyw sztucznych	100
15 01 03	odpady z drewna	150
15 01 04	odpady z metali	300
15 01 06	zmieszane odpady opakowaniowe	100
15 01 07	odpady ze szkła	125
16 02 15*	niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte ze zużytych urządzeń	50
16 02 16	elementy usunięte ze zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15	15
16 81 01*	odpady wykazujące właściwości niebezpieczne	50
16 81 02	odpady inne niż wymienione w 16 81 01	25
17 04 07	mieszanki metali	125
17 04 11	kable inne niż wymienione w 17 04 10	100
17 05 03*	gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne (np. PCB)	400
20 02 01	odpady ulegające biodegradacji	125
20 02 02	gleba i ziemia, w tym kamienie	150
20 03 03	odpady z czyszczenia ulic i placów	150

Istnieje ponadto możliwość powstawania innych opadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych (poważnych awarii). Można wśród nich wymienić:

- odpady wykazujące właściwości niebezpieczne (kod 16 81 01*),
- odpady inne niż wymienione w 16 81 01 (kod 16 81 02).

Nie jest możliwe oszacowanie ilości tych odpadów, gdyż może również zaistnieć sytuacja, że nigdy nie powstaną.

Odpady powstające w fazie eksploatacji nie będą magazynowane, lecz przekazane uprawnionym podmiotom celem ponownego wykorzystania (odzysku), unieszkodliwienia lub zdeponowania na składowisku.

Analizowana inwestycja nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą na etapie budowy, jak i eksploatacji. Niewielka skala przedsięwzięcia zastosowanie nowoczesnych technologii i przepisów BHP tak w trakcie budowy jak i doświadczenie Wykonawcy w zakresie realizacji robót budowlanych gwarantują brak zagrożenia występowaniem katastrofy budowlanej. Zastosowanie wysokiej jakości zagwarantuje również bezproblemową eksploatację drogi.

Planowana inwestycja będzie polegać na rozbudowie skrzyżowania oraz budowy ciągu pieszo-rowerowego na terenie gmin Miłoradz i Lichnowy oraz na terenie gminy wiejskiej Malbork.

Ponadto w zakresie inwestycji przewidziano:

- rozbudowę skrzyżowania w km 351+134,
- budowę lewoskrętu na skrzyżowaniu w km 350+242,
- rozbudowę skrzyżowania w km 353+134,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie drogi na odcinku od około km 349+900 do około km 354+800,
- przebudowę istniejących zjazdów,
- przebudowę istniejących sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- przebudowę przepustów,
- przebudowę rowów drogowych,
- budowę kanału technologicznego,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- budowę/przebudowę odwodnienia drogi,
- budowę/przebudowę oświetlenia.

Po przeanalizowaniu załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych. Nie przewiduje się również ingerencji w koryta cieków zmiany lokalizacji przekroczeń cieków, ani zmian niwelety skutkujących konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych (poniżej zwierciadła wód gruntowych). Nie planuje się konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych. Inwestor uzyskał uzgodnienie warunków technicznych jakie musi podczas budowy w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia dwóch kładek w ciągu pieszo-rowerowego nad rzeką Jeziorna Łacha i rzeką Tuga.

Podczas realizacji inwestycji woda będzie dostarczana na teren budowy za pomocą beczkowozów i zbiorników na wodę. Wykorzystywana zostanie przede wszystkim na cele socjalno-bytowe i budowlane. Nie przewiduje się zapotrzebowania na wodę na etapie eksploatacji inwestycji. Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w obszarze istniejącego pasa drogowego.

Gospodarkę odpadami wykonawca będzie prowadzić zgodnie z ustawą o odpadach, w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, przez wstępne selektywne magazynowanie odpadów w wydzielonym odpowiednio zabezpieczonym miejscu. Wykonawca będzie prowadził na bieżąco ilościową i jakościową ewidencję odpadów zgodnie z katalogiem odpadów i wzorem dokumentów wydanych na podstawie przepisów ustawy o odpadach.

W związku z organizacją placu budowy i zaplecza socjalnego przewiduje się powstawanie odpadów w postaci szlamów ze zbiorników bezodpływowych, służących do gromadzenia nieczystości, które zostaną przekazane do unieszkodliwienia.

Odpady powstające w fazie eksploatacji nie będą magazynowane, lecz przekazane uprawnionym podmiotom celem ponownego wykorzystania (odzysku), unieszkodliwienia lub zdeponowania na składowisku. Ponadto wody opadowo-roztopowe z odcinka drogi objętego wnioskiem zostaną odprowadzone do rowów trawiastych (zgodnie z normami obowiązującego prawa).

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie obszaru dorzecza Wisły region wodny Dolnej Wisły, w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych kod: PLRW200005149 o nazwie Szkarpa. JCWP posiada status silnie zmienionej części wód. Stan tych wód oceniony został na dobry, zaś ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych oznaczona jest jako niezagrażona. Celem środowiskowym JCWP jest ochrona oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny tych wód, a także zapobiegania pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. W JCWP znajdują się również obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk i gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 55 ze zm.), dla których utrzymanie i poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie. Przedsięwzięcie nie jest jednak zlokalizowane na takim obszarze.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych – kod PLGW200016, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Jest ona monitorowana a ocena nieosiągnięcia celów środowiskowych określona jest jako niezagrażona. Celem środowiskowym JCWPd jest osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego tych wód.

W rejonie analizowanej inwestycji nie są zlokalizowane żadne ujęcia wód ani ich strefy ochronne, ani również obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Inwestycja znajduje się także poza obszarem szczególnego zagrożenia powodziowego. Odcinek realizowany będzie po granicy terenów wodno – błotnych – mułowisk, namulisk i podmoklik.

Charakterystycznym elementem, na którym zlokalizowano inwestycję, jest gęsta sieć kanałów melioracyjnych. W ramach planu przedsięwzięcia nie dojdzie do osuszania terenów ani likwidowania zbiorników wodnych istotnych dla gatunków stanowiących przedmiot ochrony obszarów cennych przyrodniczo zlokalizowanych na terenie JCWP, w obszarze której znajduje się analizowana inwestycja. Ponadto analizowany odcinek drogi przecina rzekę Tugę (wg MPHP ciek wyróżniony, stały – rzeka Tuga) oraz rzekę Jeziorna Łacha (wg MPHP ciek niewyróżniony stały o szer. 1,5-5 m – Kanał Jeziorna).

W trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji, środowisko gruntowo-wodne i wód powierzchniowych będzie właściwie chronione przed potencjalnym wpływem, jak również nie będzie negatywnego oddziaływania na jednolite części wód podziemnych i powierzchniowych wyodrębnionych na mocy Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Zgodnie z charakterystyką planowanej inwestycji, opisaną w karcie informacyjnej, nie należy spodziewać się naruszenia standardów jakości powietrza atmosferycznego oraz przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu poza granicami przedsięwzięcia. Poprawa stanu technicznego jezdni spowoduje podniesienie jakości, płynności i warunków ruchu na drodze, co w znaczącym stopniu zwiększy bezpieczeństwo ruchu. W wyniku realizacji zamierzenia planowane jest zastosowanie dodatkowych rozwiązań przeciwhałasowych, zatem prognozuje się, że nie zostanie przekroczony dopuszczalny poziom hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, położonych wzdłuż drogi. W zakresie maksymalnych stężeń emitowanych zanieczyszczeń, przedstawione wyniki badań wskazują na to, iż nie zostaną przekroczone obowiązujące dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu.

Prognozuje się, że przedsięwzięcie nie spowoduje niekorzystnych zmian gleby oraz pogorszenia jakości wód podziemnych i powierzchniowych. W wyniku inwestycji nie zwiększy się ilość stężenia zawiesin ogólnych w spływach wód deszczowych. Do realizacji robót budowlanych zostaną wykorzystane materiały, które posiadają atesty dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Wszystkie wbudowane materiały zostaną wytworzone poza placem budowy. Zakłada się, że prace budowlane wykonywane będą w porze dziennej.

Powstające odpady będą zbierane w sposób selektywny, magazynowane w miejscach do tego celu wyznaczonych, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami p. poż. i bhp minimalizuje możliwość występowania poważnej awarii. Prawdopodobieństwo jej wystąpienia w stosunku do przedmiotowego przedsięwzięcia oceniono jako znikome. Przewiduje się, że skumulowane oddziaływanie w przypadku analizowanej inwestycji nie będzie miało negatywnego charakteru. Wyklucza się możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko, ze względu na lokalny charakter i skalę zamierzenia.

W O J T G M I N Y
Arkadiusz Skorek