

ZW1.6220.1.6.2021.TG

D E C Y Z J A
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735), w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80 ust. 2, art. 84, art. 85 ust. 1 i 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 r., poz. 247), a także zgodnie z §3 ust. 1 pkt 62 lit. b rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) oraz po rozpatrzeniu wniosku Pani Ewy Makosz reprezentującej PKP PLK S. A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa z dnia 19.04.2021 r. (data wpływu: 19.04.2021 r.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „**Budowa wiaduktu drogowego w km 164+413 (ist.164+498) LK 201 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 (Sopieszyno – Przodkowo – Kartuzy – Skarszewy – Tczew w km 45+936) w miejscowości Somonino w związku z robotami budowlanymi na linii kolejowej nr 201 odc. Somonino - Gdańsk Osowa**”, realizowanymi w ramach projektu "Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto"

o r z e k a m :

- I. **Stwierdzam brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**
- II. **Określam następujące warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
 1. Warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:
 - a) uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze昼iennej (6:00-22:00), z wyłączeniem okresów budowy gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac;
 - b) zaplecze budowy zorganizować w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, poprzez:
 - wykorzystywanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej;
 - uszczelnienie nawierzchni placów składowych materiałów sypkich, placów postojowych dla maszyn i środków transportu, oraz parkingów dla pracowników;
 - zabezpieczenie przed spływami poprzez zakrycie materiałów budowlanych takich jak żwir, kruszec, cement itp.;
 - prowadzenie konserwacji i naprawy maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu;
 - c) zabezpieczyć zaplecze budowy przed przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych oraz wyposażyć je w sorbenty do neutralizacji substancji ropopochodnych;
 - d) wycinkę drzewa przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października; dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie, jednak musi być to poprzedzone wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa stwierdzającą brak występowania na przedmiotowym drzewie lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dzienniku budowy;
 - e) drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji nieprzeznaczone do wycinki

- zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem poprzez odeskowanie lub owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi, do wysokości nie mniej niż 150 cm;
- f) należy wykorzystywać nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt, w celu minimalizacji ryzyka zaistnienia awarii i potencjalnego przedostania się do środowiska jakichkolwiek zanieczyszczeń,
 - g) należy unikać pozostawiania niezasypanych wykopów, które mogłyby się stać tymczasowymi zbiornikami retencyjnymi spływających wód opadowych,
 - h) należy unikać odkładania ziemi z wykopów na drodze spływu powierzchniowego wód, co może doprowadzić do wymywania zanieczyszczeń z hałd lub gromadzenia się wód i powstawania podtopień,
 - i) zaplecze budowy należy wyposażać w sorbenty, maty, biopreparaty i inne środki neutralizujące i likwidujące ewentualne rozlewy i wycieki olejów oraz substancji ropopochodnych,
 - j) w celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, a w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot,
 - k) odpady powstające w trakcie budowy należy gromadzić w sposób selektywny, w miejscach i pojemnikach/kontenerach zapewniających pełną izolację, od środowiska naturalnego, a następnie przekazać do odzysku lub unieszkodliwiania, odpady niebezpieczne należy przekazywać uprawnionym firmom posiadającym zezwolenie na zbieranie i przetwarzanie tego rodzaju odpadów,
 - l) zaplecze budowy należy wyposażać w szczelne sanitariaty na ścieki socjalno-bytowe,
 - m) teren robót po zakończeniu prac budowlanych należy odtworzyć i przywrócić do stanu pierwotnego.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 19.04.2021 r. wpłynął wniosek Pani Ewy Makosz reprezentującą PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. z siedzibą: ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa wiaduktu drogowego w km 164+413 (ist.164+498) LK 201 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 (Sopieszyno – Przodkowo – Kartuzy – Skarszewy – Tczew w km 45+936) w miejscowości Somonino w związku z robotami budowlanymi na linii kolejowej nr 201 odc. Somonino - Gdańsk Osowa”, realizowanymi w ramach projektu "Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto".

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 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 r., poz. 247) - organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy.

Planowane przedsięwzięcie wymienione jest w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) § 3 ust. 1 pkt 62: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, w związku z czym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do wniosku zgodnie z art. 74 ust. 1 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 r. poz. 247) dołączono poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie

elektronicznej na informatycznych nośnikach danych w 3 egzemplarzach. Zawiadomieniem dnia 27.04.2021 r. poinformowano strony o wszczęciu postępowania. Wezwanie z dnia 27.04.2021 r. zobowiązało pełnomocnika o dostarczenie 1 egzemplarza Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wraz z jej zapisem elektronicznym. Dnia 13.05.2021 r. do tutejszego Organu wpłynęło uzupełnienie. We wniosku i w karcie informacyjnej przedsięwzięcia zostały zawarte informacje charakteryzujące planowane przedsięwzięcie.

W związku z powyższym, Wójt Gminy Somonino wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gdańsku oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kartuzach o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu.

Z uzyskanych opinii:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku po analizie dokumentacji dnia 14.06.2021 r. (data wpływu: 17.06.2021 r.) wezwał o uzupełnienie informacji w zakresie dostarczenia poświadczonych przez właściwy organ wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wskazanego we wniosku terenu inwestycji, oraz o przedłożenie oświadczenia wraz z uzasadnieniem, czy wnioskodawca jest podmiotem zależnym od jednostki samorządu terytorialnego, dla której organem wykonawczym w rozumieniu art. 24m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym jest organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 64 ust. 2a ustawy ooś. W oparciu o wezwanie RDOŚ Wójt Gminy Somonino wezwał dnia 21.06.2021 r. Inwestora o uzupełnienie. Dnia 02.07.2021 r. uzupełniono braki, które zostały przekazane dnia 27.07.2021 r.
Postanowieniem z dnia 19.08.2021 r. (data wpływu: 24.08.2021 r.) sygn. RDOŚ-Gd-WOO.4220.434.2021.WR.2 wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wskazując warunki i wymagania jakie powinny zostać zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kartuzach w terminie 14 dni nie wydał stosownej opinii. W związku z art. 78 ust 4 ww. ustawy traktuje się jako brak zastrzeżeń;
- Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gdańsku w trakcie analizy wezwał dnia 04.08.2021 r. o wyjaśnienia w zakresie informacji, iż należy określić czy wody opadowe i roztopowe z terenu przedmiotowej drogi nie będą zawierały substancji zanieczyszczających w ilości większej niż określona w § 17 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311). Zgodnie z ww. rozporządzeniem wody opadowe i roztopowe pochodzące z zanieczyszczonych powierzchni szczelnych dróg wojewódzkich mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 75a ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczonych w ilościach przekraczających 100mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15mg/l węglowodorów ropopochodnych. Jeżeli ilość substancji zanieczyszczających w wodach opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia przekracza ww. wartości, należy wskazać sposób oczyszczania tych wód przed wprowadzaniem ich do kanalizacji deszczowej. Po uzupełnieniu braków KIP dnia 18.08.2021 r. opinią z dnia 08.09.2021 r. (data wpływu: 10.09.2021 r.) sygn. GD.ZZŚ.3.435.258.2.2021.KG PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gdańsku wydał opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wskazując konieczność uwzględnienia w decyzji środowiskowej warunków i wymagań;

wynika, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia **nie jest konieczne**.

Szczegółowe uwarunkowania uzasadniające brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w oparciu o art. 63 ust. 1 „OOŚ”, przedstawiają się następująco:

I. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja polegać będzie na rozbiórce istniejącego wiaduktu drogowego i kładki dla pieszych oraz budowie nowego obiektu inżynierskiego nad torem nr 1 i torem nr 2 linii nr 201 w km 164+413 (ist.164+498) LK 201 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 (Sopieszyno - Przodkowo - Kartuzy - Skarszewy - Tczew w km 45+936) w miejscowości Somonino.

W ramach inwestycji przewiduje się:

- o rozbiórkę istniejącego wiaduktu o długości ok. 25 m w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 nad linią kolejową nr 201 w miejscowości Somonino;
- o rozbiórkę istniejącej kładki dla pieszych o długości ok. 25 m usytuowanej po stronie wschodniej obok wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 w miejscowości Somonino;
- o wybudowanie nowego wiaduktu o długości ok. 25 m w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 nad linią kolejową nr 201 w miejscowości Somonino, przystosowanego do prowadzenia ruchu kołowego i ciągu pieszo-rowerowego;
- o rozbudowę dojazdów do wiaduktu wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 224 na odcinku około 250 m.

Istniejący obiekt wykorzystywany jako wiadukt drogowy bez wydzielonego chodnika. Od strony wschodniej zlokalizowana jest wolnostojąca kładka dla pieszych. Na konstrukcji wiaduktu przebiega droga wojewódzka z nawierzchnią asfaltową o szerokości 7,0 m. Na krawędziach zabudowy chodnikowe z bariero-poręczą mostową o rozstawie słupków 1,0 m. Skarpy nasypu porośnięte są trawą. Konstrukcja została przebudowana na początku XXI w. Na kładce zlokalizowany jest ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,00 m. Na krawędziach pomostu zlokalizowane są balustrady stalowe szczepinkowe. Słupki i poręcze balustrad wykonane są z kształtowników zamkniętych prostokątnych. Konstrukcja kładki nie wykazuje oznak zniszczenia.

Projektuje się nowy wiadukt drogowy w ciągu drogi wojewódzkiej DW224 z jezdnią drogową o szerokości 7,0 i ciągiem pieszo-rowerowym o szerokości 3,0 m.

Parametry techniczno-geometryczne:

- o rodzaj konstrukcji nośnej: belkowa (zespólona stalowo-betonowa);
- o materiał stal (dźwigary nośne): żelbet (płyta pomostu);
- o ukształtowanie w planie: ukośne;
- o długość obiektu: $L = \text{ok. } 25.70 \text{ m}$;
- o pole powierzchni obiektu: $A = \text{ok. } 331 \text{ m}^2$;
- o szerokość całkowita: $b = \text{ok. } 12.90 \text{ m}$;
- o rozpiętość teoretyczna: $l_1 = 24.00 \text{ m}$;
- o wysokość konstrukcyjna: $h_k = \text{ok. } 1.35 \text{ m}$;
- o światło poziome: $l_0 = \text{ok. } 13.80 \text{ m}$;
- o światło pionowe: $h_0 = \text{ok. } 6.00 \text{ m}$;
- o kąt skosu: $37,0^\circ$;
- o spadek poprzeczny na jezdni: $i = 2,0\%$;
- o spadek poprzeczny na kapie prawej: $i = 3,0\%$;
- o spadek poprzeczny na kapie lewej: $i = 4,0\%$;
- o spadek podłużny: łuk pionowy wypukły $R=1500 \text{ m}$;
- o posadowienie: pośrednie na palach;
- o łożyska: elastomerowe;
- o dylatacje: stalowe, modułowe.

Przekrój poprzeczny na obiekcie:

- o bariero-poręcz + gzyms: $0,85 \text{ m}$;
- o opaska: $0,50 \text{ m}$;
- o pasy ruchu: $2 \times 3,50 \text{ m}$;

- o opaska: 0,50 m;
- o bariera ochronna: 0,40 m;
- o ciąg pieszo-rowerowy: 3,40 m;
- o balustrada + gzyms: 0,25 m.

Przewiduje się budowę podpór obiektu z betonu monolitycznego z zastosowaniem deskowań systemowych. Ustrój nośny w postaci belek stalowych spawanych montowany będzie na łożyskach za pomocą dźwigów. Na dźwigarach stalowych wykonana będzie żelbetowa płyta pomostu zespolona z konstrukcją stalową. Płyta pomostu zostanie wykonana przy zastosowaniu deskowań systemowych podwieszonych do konstrukcji dźwigarów. W ostatniej fazie robót zostanie wykonane wyposażenie obiektu.

Projektowane parametry przebudowy drogi wojewódzkiej:

Droga wojewódzka nr 224, klasa techniczna G, jezdnia o nawierzchni bitumicznej szerokości 7,0 m, jednostronny chodnik odsunięty od krawędzi jezdni za pomocą pasa zieleni, jednostronne gruntowe pobocze. W obrębie wiaduktu drogowego nad torami linii kolejowej nr 201 chodnik zastąpiono ciągiem pieszo-rowerowym.

Parametry techniczne:

- o długość odcinka przebudowy: ok. 250 m;
- o klasa techniczna: G;
- o szerokość pasa ruchu (zasadnicza): 3,5 m;
- o szerokość jezdni (zasadnicza): 7,0 m;
- o szerokości jednostronnego chodnika: 2,0 m (min. 1,5 m);
- o szerokość ciągu pieszo-rowerowego (na wiadukcie): 3,0 m;
- o szerokość gruntowego pobocza: min. 1,25 m;
- o szerokość pasa zieleni: min. 1,5 m.

Z uwagi na to, że przedsięwzięcie polega na budowie wiaduktu oraz przebudowie drogi w miejscu istniejącego obiektu, realizacja inwestycji nie spowoduje zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania terenu.

Realizacja inwestycji odbywać się będzie przy życiu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania. W przypadku kolizji bądź zbliżenia się do istniejących sieci uzbrojenia, zostaną uzyskane od właścicieli i zarządców sieci warunki techniczne, na podstawie których zostaną określone odpowiednie środki zabezpieczenia lub przebudowy sieci.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, przewiduje się wykorzystanie: wody, surowców i materiałów naturalnych, paliw i energii. Zakres przedsięwzięcia obejmuje rozbiórkę istniejących obiektów, budowę nowego wiaduktu drogowego przystosowanego do prowadzenia ruchu kołowego i ciągu pieszo-rowerowego oraz rozbudowę dojazdów do wiaduktu wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 224 na odcinku ok. 250 m.

W największym stopniu wykorzystane zostaną materiały i surowce do budowy, takie jak: kruszywa, cement, stal, masy bitumiczne. W trakcie budowy niezbędne będzie zużycie wody. Wykorzystanie surowców na potrzeby budowy oraz gospodarka odpadami będą prowadzone z uwzględnieniem obowiązujących norm i przepisów. Użytkowanie materiałów szkodliwych dla środowiska w trakcie budowy będzie ograniczone, a wytwarzane odpady będą selektywnie zbierane i przekazywane uprawnionym podmiotom celem ich odzyskania, bądź utylizacji. Woda podczas realizacji przedsięwzięcia, wykorzystywana będzie na bieżące potrzeby związane z realizacją prac a także na potrzeby socjalno-bytowe. Szacuje się, że zużycie wody na tym etapie wyniesie maksymalnie kilkadziesiąt m³. Zaplecze budowy będzie wyposażone w przenośne toalety, a woda będzie dostarczana beczkowozami. Organizacja budowy pozwoli na racjonalne użytkowanie zasobu.

W oparciu o zakres projektowanych prac przewiduje się szacunkowo wykorzystanie następujących materiałów, gotowych elementów:

- mieszanka mineralno-asfaltowa: 420 m³;
- piaski, kruszywa naturalne i łamane: 1480 m³;

- grunt i mieszanka kruszyw stabilizowane spoiwem hydraulicznym: 580 m³;
- płytki i kostka betonowa na podsypce cementowo piaskowej: 700 m²;
- krawężniki i obrzeża betonowe lub kamienne: 650 m.

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na surowce, jedynie na potrzeby remontów i bieżących prac konserwacyjnych wiaduktu. Ilość będzie zależała od skali oraz przyjętej technologii.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni przebudowywanej DW nr 224 odprowadzane będą poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne do projektowanych wpustów deszczowych a następnie do projektowanych ciągów kanalizacji deszczowej w kierunku odbiorników w sposób grawitacyjny lub ciśnieniowy. W sytuacji gdy stężenia węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej będą przekraczać stężenia dopuszczalne, określone w § 17 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 r. poz. 1311), zaprojektowane zostaną urządzenia podczyszczające, pozwalające spełnić wymagania określone w ww. Rozporządzeniu. Do projektowanej kanalizacji deszczowej zostanie włączone odwodnienie obiektu projektowanego w ciągu drogi DW nr 224. Szacunkowe ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych wyniesie ok. 8,8 l/s. W sytuacji gdy gestor sieci nie wyrazi zgody na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do sieci kanalizacji deszczowej, wody te odprowadzane będą poprzez rozsączanie do gruntu, po uprzednim podczyszczeniu.

II. Usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na działkach nr: 215, 207/4, 217/6, 207/10, 218, 219, 182, 409, 855/2, 855/1, 330/2, 865/1, 865/2, 864, 863, 868, 862 obręb Somonino, gm. Somonino, powiat kartuski, województwo pomorskie.

Zgodnie z mapą ewidencyjną działki inwestycyjne stanowią: drogi, grunty rolne V klasy bonitacyjnej, pastwiska trwale V i VI klasy bonitacyjnej, tereny kolejkowe (Tk).

Tereny chronione akustycznie (zabudowa mieszkaniowa) zlokalizowane są bezpośrednio wzdłuż południowej granicy terenu inwestycji.

Jak wskazano w KIP, skarpy nasypu wiaduktu oraz pobocza drogi porośnięte są trawą, a w obrębie inwestycji występuje kilka drzew liściastych - brzoza oraz w części zachodniej fragment obszaru porośnięty jest krzewami. W związku z realizacją inwestycji zostanie wycięte jedno drzewo znajdujące się po między wiaduktem, a kładką pieszo-rowerową. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki, a zlokalizowane w obrębie inwestycji planuje się zabezpieczyć przed uszkodzeniem.

Z uwagi na skalę oraz lokalizację inwestycji w miejscu istniejącego obiektu i drogi, nie wystąpi negatywne oddziaływanie na florę. W przypadku fauny potencjalne oddziaływanie będzie związane jedynie z czasową emisją hałasu związaną z pracami budowlanymi. Oddziaływanie to może wpływać na płoszenie zwierząt, jednak biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji oraz czasowy charakter jego istotność jest nieznaczną.

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

- ok. 2,68 km na południowy wschód: Hopowo PLH220010;
- ok. 4,11 km na północny wschód: Jar Rzeki Raduni PLH220011.

W opinii tut. organu 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.

Część inwestycji położona jest w Kartuskim Obszarze Chronionego Krajobrazu (OChK). Dla OChK w województwie pomorskim, w tym dla Kartuskiego OChK obowiązuje Uchwała Nr 259/XXIV/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 lipca 2016 roku w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim (Dz. U. Woj. Pom. z 2016 r., poz. 2942).

Zgodnie z § 5 pkt 2 ww. uchwały na terenie obszarów chronionego krajobrazu obowiązuje zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów 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. Jednakże zakaz ten zgodnie z § 7 ust. 2 ww. uchwały „nie dotyczy realizacji przedsięwzięć potencjalnie mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których organ ochrony środowiska stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko”.

Analizowane przedsięwzięcie obejmuje budowę wiaduktu drogowego w miejscu istniejącej budowli, w związku z powyższym jego realizacja ze względu na zakres oraz zasięg planowanego przedsięwzięcia nie będzie oddziaływać na ekosystemy chronione w Kartuskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Ponadto zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098) zakazy obowiązujące w parkach krajobrazowych, nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których zalicza się przedsięwzięcie.

Działki inwestycyjne znajdują się ponadto w otulinie Kaszubskiego Parku Krajobrazowego. Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098) to zlokalizowany:

- ok. 0,06 km na wschód: Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Raduni;
- ok. 1,15 km na południowy-wschód: Przywidzki Obszar Chronionego Krajobrazu;
- ok. 3,13 km na północny-wschód: rezerwat przyrody „Stare Modrzewie”.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych, nie będzie zatem wpływać na ich drożność i ciągłość. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 3,75 km na południowy wschód od planowanej inwestycji – Lasy Powiśla KPN-16A.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. planowane przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze :

- zlewni jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW20001948683 i nazwie Radunia od wypływu z jez. Ostrzyckiego do Strzelenki. Stanowi ona silnie zmienioną część wód o złym stanie ogólnym (potencjał ekologiczny dobry i powyżej dobrego, dobry stan chemiczny). Jest ona niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi są utrzymanie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Jest monitorowana. Na obszarze wskazanej JCWP znajdują się części wód wskazane jako obszary wrażliwe na substancje biogenne oraz obszary chronione przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098), dla których poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla której cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru;
- jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW200013. Wskazana JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry), jest monitorowana i niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi są utrzymanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami wodno-błotnymi i obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach lęgowych oraz ujściach rzek. W odległości ok 130 m na południowy wschód od terenu inwestycji przepływa rzeka Radunia. Teren przedsięwzięcia nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, na którym obowiązują ograniczenia wynikające z ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 624). Teren przedsięwzięcia znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 111 Subniecka Gdańska. Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód.

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

W fazie realizacji inwestycji podstawowym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie praca maszyn i urządzeń budowlanych oraz ruch pojazdów dostarczających materiały budowlane, a także pylenie związane z ruchem kołowym, pracami rozbiórkowymi czy też cięciem materiałów - prace spawalnictwa.

Innym potencjalnym źródłem zanieczyszczeń związanym z fazą realizacji inwestycji może być wystąpienie awarii i wyciek substancji ropopochodnych. W celu minimalizacji tego oddziaływania będą użytkowane maszyny i pojazdy sprawne technicznie, a park maszynowy oraz plac budowy zostanie wyposażony w sorbenty substancji ropopochodnych. Ponadto tankowanie maszyn będzie się odbywało w specjalnie wyznaczonym i odpowiednio zabezpieczonym do tego celu miejscu, natomiast pojazdy w miarę możliwości będą tankowane na stacji paliw. Dodatkowo plac budowy zostanie odpowiednio oznakowany i zabezpieczony w celu uniemożliwienia wjazdu pojazdów do tego nieuprawnionych.

Oddziaływanie na etapie budowy będzie miało charakter krótkotrwały i lokalny (ograniczony do miejsca prowadzenia prac budowlanych), a emisja z terenu budowy charakteryzować się będzie dużą zmiennością w czasie i przestrzeni wynikającą z prowadzonych czynności oraz położenia frontu robót. Nie przewiduje się zatem, aby realizacja przedsięwzięcia spowodowała znaczące uciążliwości, kumulacje zanieczyszczeń i trwałe zmiany w jakości powietrza atmosferycznego w rejonie inwestycji lub miała trwały i znaczący wpływ na lokalny klimat lub też była znaczącym źródłem emisji gazów cieplarnianych.

Głównymi emitorami mającymi wpływ na stan klimatu akustycznego będą maszyny budowlane, samochody samowyladowcze i skrzyniowe wykorzystywane do wykonywania robót ziemnych, transport maszyn i urządzeń, transport materiałów budowlanych na plac budowy, wykonanie prac budowlanych, spawalnictwa, montażowych, rozładunek materiałów. Zmiana klimatu akustycznego będzie jednak miała charakter czasowy (na czas prowadzenia robót), niekumulujący się w środowisku i lokalizujący się wokół skupionego frontu robót.

Ograniczenie tego typu oddziaływania jest możliwe poprzez:

- właściwą organizację pracy oraz wykorzystywanie maszyn i urządzeń napędzanych silnikami spalinowymi m.in. poprzez wyłączanie silników w trakcie postoju, bądź załadunku;
- używanie do prac sprawnego technicznie sprzętu, wykorzystanie nowoczesnych maszyn i urządzeń o niskich wskaźnikach emisji;
- stosowanie paliw wysokiej jakości;
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy;
- zapewnienie sprawnej koordynacji dostaw materiałów budowlanych oraz zredukowanie i dostaw w ciągu doby do minimum (ograniczenie ruchu kołowego pojazdów do niezbędnego minimum);
- utrzymywanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie (utrzymywanie w czystości ulic dojazdowych do terenu budowy, usuwanie z ich nawierzchni zanieczyszczeń spowodowanych przez transport kołowy, czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy);
- ograniczenie prac związanych z pyleniem w dni wietrzne, zraszanie źródeł emisji pyłu w suche i wietrzne dni, zastosowanie, np. techniki cięcia na mokro materiałów budowlanych (elementy betonowe takie jak płyty, krawężniki etc.);
- organizacja transportu materiałów budowlanych po drogach utwardzonych;
- stosowanie gotowych mieszanek betonowych i bitumicznych wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
- transport materiałów sypkich specjalnymi pojazdami do tego przystosowanymi, wyposażonymi w plandeki;
- unikanie składowania materiałów sypkich na placu budowy; lub magazynowanie ich w opakowaniach fabrycznych lub przykrytych plandekami jak najdalej od zabudowy, w miejscach osłoniętych przed wiatrem; magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem o ile to możliwe w opakowaniach fabrycznych oraz zabezpieczenie tych miejsc folią lub ogrodzeniem pełnym o wysokości min. 0,5 m powyżej powierzchni składowanych materiałów;

- powstrzymanie od prowadzenia robot w godzinach nocnych, z wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego.

Na etapie realizacji inwestycji oddziaływanie związane będzie bezpośrednio z pracami budowlanymi. Pylenie związane z pracami rozbiórkowymi, budowlanymi oraz poruszaniem się maszyn na terenie budowy może nieznacznie zwiększyć ilość zawiesiny ogólnej w rzekach, będzie to oddziaływanie krótkotrwale i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać ścieki bytowe odprowadzane do szczelnych przenośnych toalet, typu TOI TOI, których zawartość będzie usuwana na bieżąco przez uprawnione podmioty.

Gospodarka odpadowa będzie prowadzona z zachowaniem zasady ostrożności, ewentualne przechowywanie odpadów do czasu odbioru będzie prowadzone w miejscach do tego wyznaczonych i zabezpieczonych przed przedostawianiem się odcieków do środowiska wodno-gruntowego.

Na etapie eksploatacji potencjalne oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne może być związane z zimowym utrzymaniem dróg lub wystąpieniem awarii obejmującej kolizją pojazdów i wyciek substancji stanowiących ładunek lub płynów eksploatacyjnych takich jak olej silnikowy i paliwa. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do kanalizacji deszczowej potencjalne oddziaływanie związane z zimowym utrzymaniem będzie znacznie ograniczone. W przypadku wód podziemnych z uwagi na głębokość warstwy wodonośnej potencjalne oddziaływanie nie wystąpi.

W fazie eksploatacji źródłem emisji hałasu do środowiska będzie ruch samochodowy po rozbudowanej drodze. Na podstawie wykonanych na potrzeby KIP obliczeń, można stwierdzić, iż hałas z DW 224 w przypadku realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie kształtować się na obecnym poziomie.

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się powstawanie następujących wielkości odpadów:

Tabela 1: Szacunkowa ilość odpadów powstająca w fazie realizacji inwestycji

Kod odpadu	Rodzaje odpadów	Przewidywana ilość odpadów w [Mg]
15 01	Odpady opakowaniowe (włącznie z selektywnie gromadzonymi komunalnymi odpadami opakowaniowymi)	
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	0,5
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	0,5
15 01 03	Opakowania z drewna	0,5
15 01 04	Opakowania z metali	0,5
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	0,5
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	0,5
15 02	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne	
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)	0,15
17 01	Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)	
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	Do kilkudziesięciu
17 02	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych	
17 02 03	Tworzywa sztuczne	Do kilkudziesięciu

17 03	Mieszanki bitumiczne, smoła i produkty smołowe	
17 03 01*	Mieszanki bitumiczne zawierające smołę	Do kilkudziesięciu
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	Do kilkudziesięciu
17 04	Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali	
17 04 05	Żelazo i stal	Do kilku
17 04 07	Mieszanki metali	0,5
17 04 11	Kable i inne niż wymienione w 17 04 10	Do kilku
17 05	Gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębiania)	
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	Kilkadziesiąt
17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	Kilkadziesiąt
17 09	Inne odpady z budowy, remontów i demontażu	
17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	Kilka

Etap realizacji będzie również związany z wytwarzaniem odpadów typu komunalnego (20 03 01) na zapleczu budowy. Odpady takie będą gromadzone w kontenerze i systematycznie przekazywane uprawnionemu odbiorcy. Biorąc pod uwagę zakres planowanych prac ilość powstałych odpadów może wynosić do kilkuset kilogramów na cały okres budowy.

Na placu budowy zostanie wydzielone miejsce do czasowego przechowywania wytworzonych odpadów. Wytworzone odpady będą gromadzone selektywnie w oznakowanych kontenerach, a jeśli zaistnieje konieczność niektóre z odpadów będą gromadzone w atestowanych pojemnikach. Wytworzone odpady zostaną przekazane firmom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie zbierania, transportu, odzysku czy unieszkodliwienia odpadów.

Firma realizująca prace budowlane będzie zobowiązana prowadzić ewidencję ilościową i jakościową wytwarzanych odpadów. Oddziaływanie powstających odpadów na środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie oddziaływaniem okresowym (przejściowym) i pomijalnie małym. Odpady będą przekazywane wyłącznie podmiotom posiadającym wymagane przepisami prawa zezwolenia.

Na etapie eksploatacji wiaduktu drogowego nie będą wytwarzane odpady. Niemniej podczas eksploatacji drogi powstaną odpady związane z:

- remontami, utrzymaniem i konserwacją dróg (m.in. odpady związane z czyszczeniem poboczy np. gruz, ziemia, humus czy też elementy gumowe pochodzące z kół pojazdów, fragmenty pojazdów);
- funkcjonowaniem oświetlenia drogi i obiektu mostowego (zużyte źródła światła i oprawy oświetleniowe);
- kolizjami i wypadkami drogowymi, wśród których znajdują się również odpady niebezpieczne.

Szczegółowo ich ilości na tym etapie planowania przedsięwzięcia są trudne do oszacowania. Każdorazowo będą one zagospodarowane we właściwy sposób, tak aby zminimalizować negatywny wpływ na środowisko.

W związku z realizacją inwestycji możliwe jest wystąpienie skumulowanego oddziaływania na etapie realizacji w związku z prowadzeniem prac modernizacyjnych na linii kolejowej nr 201. Oddziaływanie będzie obejmowało emisję hałasu, pyłów (w związku z pracami budowlanymi czy poruszaniem się maszyn lub pojazdów) gazów, związanych ze spalaniem paliw w pojazdach i maszynach budowlanych. Możliwe wystąpienie oddziaływania skumulowanego związane jest z faktem, iż planowana inwestycja jest częścią projektowanych prac na linii kolejowej. Potencjalne oddziaływanie będzie miało charakter krótkotrwały, a właściwy harmonogram prac na linii kolejowej i wiadukcie może w znacznym stopniu ograniczyć to oddziaływanie lub wręcz spowodować, że efekt skumulowany nie wystąpi.

Na etapie funkcjonowania obiektu, drogi jak również linii kolejowej oddziaływanie skumulowane może być związane ze zwiększoną częstotliwością ruchu pociągów na trasie wynikającą z modernizacji i elektryfikacji linii. Oddziaływanie to będzie dotyczyło przede wszystkim hałasu i miało charakter krótkotrwały, ograniczone wyłącznie do czasu przejazdu pociągu. Położenie inwestycji poza strefami zagrożenia i ryzyka powodziowego, obszarami osuwiskowymi jak również jej typ powodują, że wystąpienie ekstremalnych zjawisk pogodowych nie spowoduje na terenie inwestycji wystąpienia katastrofy naturalnej zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji.

Z uwagi, iż inwestycja obejmuje roboty budowlane możliwe jest wystąpienie katastrofy budowlanej. Oddziaływanie to może się wiązać z uszkodzeniem/zniszczeniem konstrukcji budowli, wyciekami substancji szkodliwych. Oddziaływanie to będzie miało charakter chwilowy, a właściwa organizacja prac, stosowanie odpowiednich materiałów i przestrzeganie zasad BHP oraz norm budowlanych jak również prowadzenie nadzoru na etapie budowy wpłynie na znaczną minimalizację ryzyka wystąpienia katastrofy.

W związku z tym, że elementem analiz jest wiadukt drogowy istnieje możliwość wystąpienia katastrofy budowlanej, związanej z niewłaściwym/wadliwym wykonaniem obiektu, użyciem materiałów niskiej jakości lub obarczonych wadą produkcyjną, jak również w wyniku kolizji pojazdów lub katastrofą kolejową i wystąpieniem zjawisk ekstremalnych np.: pożar naruszający konstrukcję obiektu. Ryzyko katastrofy związanej z wadami konstrukcyjnymi można ograniczyć w znacznym stopniu poprzez stosowanie odpowiednich materiałów i przestrzeganie norm budowlanych czy też prowadzenie nadzoru w czasie budowy. Natomiast w przypadku wystąpienia wypadku drogowego czy kolejowego wystąpienie ryzyka katastrofy budowlanej jest trudne do minimalizacji z uwagi na znaczną różnorodność potencjalnych scenariuszy. Niemniej jednak przestrzeganie norm budowlanych i właściwa konstrukcja obiektu jak również to, iż tego typu sytuacje są ekstremalnie rzadkie ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej jest marginalne.

Mając powyższe na uwadze, w tym rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia, miejsce jego usytuowania, a także jego możliwe oddziaływania na środowisko tut. organ stwierdził, iż nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia organ uwzględnił skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania inwestycji.

Z uwagi na skalę planowanego przedsięwzięcia i jego lokalizację, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski. Nie zachodzą więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego w sprawie tut. organ uznał, iż planowana inwestycja może zostać zlokalizowana na wskazanym terenie przy uwzględnieniu uwarunkowań wskazanych w niniejszej decyzji.

W prowadzonym postępowaniu zapewniono udział stron postępowania. W wyznaczonym okresie nie wpłynęły do tut. urzędu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Podsumowując na podstawie zgromadzonych w dokumentacji danych stwierdzić należało, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia, z racji jego charakteru, nie pociągnie za sobą zagrożeń, tym bardziej znaczących oddziaływań. Dotyczy to oddziaływania bezpośredniego, pośredniego, długoterminowego, wtórnego i skumulowanego. Bezpośrednie i krótkotrwałe oddziaływanie może mieć miejsce jedynie w fazie budowy.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak na wstępie.



1. Decyzja nie jest ostateczna. Stronie przysługuje prawo wniesienia odwołania od decyzji do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku za pośrednictwem tutejszego organu. Termin na wniesienie odwołania wynosi 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Zgodnie z art. 127a k.p.a. w trakcie biegu terminu na wniesienie odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.
2. Złożenie wniosku o pozwolenie na budowę powinno nastąpić nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Termin, o którym mowa powyżej, może ulec wydłużeniu o cztery lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
4. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

z up. Wójta
Andrzej Peta
z-ca Wójta

Otrzymują:

1. Ewa Makosz PKP PLK S. A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa,
2. BIP i tablica ogłoszeń,
3. Sołtys Sołectwa Somonino,
4. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Sambora 30A, 83-300 Kartuzy,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Gdańsku, ul. Sucha 12, 80-531 Gdańsk,
4. Strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 K.p.a.

CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIECIA

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247).

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie wiaduktu drogowego w km 164+413 (ist. 164+498) LK 201 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 (Sopieszyno – Przodkowo – Kartuzy – Skarszewy – Tczew w km 45+936) w miejscowości Somonino w związku z robotami budowlanymi na linii kolejowej nr 201 odc. Somonino - Gdańsk Osowa oraz przebudowie drogi wojewódzkiej. Budowa wiaduktu jest konieczna ze względu na planowaną modernizację i elektryfikację linii kolejowej nr 201 odc. Somonino – Gdańsk Osowa. W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę istniejącego wiaduktu o długości ok. 25 m w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 nad linią kolejową nr 201 w miejscowości Somonino oraz rozbiórkę istniejącej kładki dla pieszych o długości ok. 25 m usytuowanej po stronie wschodniej obok wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 w miejscowości Somonino.

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na wybudowaniu nowego wiaduktu o długości ok. 25 m w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224 nad linią kolejową nr 201 w miejscowości Somonino, przystosowanego do prowadzenia ruchu kołowego i ciągu pieszo – rowerowego oraz rozbudowę dojazdów do wiaduktu wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 224 na odcinku około 250 m.

z up. Wójta
Andrzej Peta
z-ca Wójta