



Czersk, dnia 08.07.2021 r.

WP.6220.13.2019

Decyzja

Na podstawie art. 71 ust. 1 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 w związku z art. 75 ust. 4, art. 80 ust. 1, art. 82, 85 ust. 2 pkt 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 (t. j. - Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. - Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (t. j. – Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice - Czersk” i po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Chojnicach, Wójta Gminy Chojnice,

ustalam:

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice – Czersk”

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 22. Zakres inwestycji rozpoczyna się 254+000, a kończy w km 276+890. Inwestycja przebiega przez teren dwóch gmin: gminy Czersk i gminy Chojnice.

I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1.1. Etap realizacji:

1. uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej (6:00-22:00), z wyłączeniem okresów budowy gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac;
2. przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowy, bazę materiałowo-sprzętową, miejsca składowania odpadów i materiałów z rozbiórki oraz miejsca deponowania mas ziemnych, wykluczyć ich lokalizację:
 - w miejscach zatorfionych obniżen i systemów melioracyjnych;
 - w odległości do 20 m od zbiorników wodnych oraz rzek i cieków;
 - w lasach oraz w miejscach występowania gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U z 2020 r. poz. 55 ze zm.) oraz siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1713);
3. warstwę gleby zdejną z pasa robót budowlanych, odpowiednio zdeponować, zabezpieczyć i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać;

4. ze względu na potencjalne zagrożenie wywołane wibracjami, prowadzić monitoring stanu technicznego budynków zlokalizowanych w odległości do 20 m od zakresu przewidzianych pracach (wg załącznika nr 2 do niniejszego postanowienia);
5. przywożone materiały budowlane oraz grunt zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie optymalnej wilgotności lub używanie wywrotek, zabezpieczonych przed wywiewaniem przewożonego materiału;
6. nie zasypywać i nie zanieczyszczać cieków przecinających drogę krajową nr 22 na odcinku Chojnice — Czersk;
7. zachować ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie istniejących systemów drenarskich, a w przypadku zanieczyszczenia lub uszkodzenia obiektów melioracyjnych, dokonać ich odbudowy/naprawy;
8. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października;
9. planowaną wycinkę drzew przeprowadzić zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszego postanowienia;
10. nie dopuszcza się wycinki dwóch drzew pomnikowych rosnących w km 276+650 (końcowy odcinek drogi DK 22 w m. Czersk);
11. szerokość pasa planowanej wycinki w obszarach leśnych przeprowadzić zgodnie z zapisami zawartymi w raporcie
 - km od 254+000 do 254+730 – wycinka lasu do 16,0 m
 - ok. km 254+600 (skrzyżowanie z DP 2628G) – wycinka lasu do 28,0 m od pasa drogi DP 2628G
 - km od 254+730 do 257+200 – wycinka lasu do 6,0 m
 - km od 257+200 do 257+800 – wycinka lasu do 11, m
 - ok. km 257+500 (skrzyżowanie z DP 2623G) – wycinka lasu do 59,0 m od pasa drogi DP 2623G
 - km od 258+630 do 258+920 – wycinka lasu do 16, m
 - km od 258+920 do 259+140 – wycinka lasu do 6,0 m
 - ok. km 259+200 (zbiornik retencyjno/infiltracyjny) – wycinka lasu do 31,5 m
 - km od 259+220 do 260+300 – wycinka lasu do 13,0 m
 - km od 260+300 do 260+800 – wycinka lasu do 23,5 m
 - km od 260+800 do 261+200 – wycinka lasu do 7,5 m
 - km od 261+200 do 262+020 – wycinka lasu do 14,0 m
 - km od 266+360 do 266+750 – wycinka lasu do 11,5 m
 - km od 266+750 do 267+220 – wycinka lasu do 8,5 m
 - ok. km 268+430 (skrzyżowanie z DP 2606G) – wycinka lasu do 20,5 m od pasa drogi DP 2606G
 - km od 267+220 do 269+200 – wycinka lasu do 6,0 m
 - ok. km 269+150 (zbiornik retencyjno/infiltracyjny) – wycinka lasu do 15,0 m
 - km od 269+440 do 269+540 – wycinka lasu do 4,0 m
 - km od 269+940 do 270+600 – wycinka lasu do 6,0 m
 - km od 270+600 do 271+400 – wycinka lasu do 10,5 m
 - km od 271+400 do 272+740 – wycinka lasu do 8,0 m
 - km od 272+740 do 273+200 – wycinka lasu do 15,0 m
 - km od 273+200 do 273+700 – wycinka lasu do 8,0 m
 - ok. km 273+700 (skrzyżowanie z DG 224010G) – wycinka lasu do 15,0 m od pasa drogi DG 224010G
 - km od 273+700 do 274+250 – wycinka lasu do 6,0 m
 - ok. km 274+280 (przepust/rów melioracyjny) – wycinka lasu do 25,0 m
 - km od 274+300 do 274+380 – wycinka lasu do 8,0 m

- km od 274+380 do 275+580 – wycinka lasu do 6,0 m
 - km od 275+580 do 275+670 – wycinka lasu do 17,0 m
 - km od 275+670 do 276+700 – wycinka lasu do 6,0 m
12. przed rozpoczęciem wycinki drzew i krzewów przeprowadzić rozeznanie przyrodnicze mające na celu ocenę, czy drzewa i krzewy zasiedlone są przez awifaunę oraz chiropterofaunę;
 13. drzewa i krzewy niepodlegające usunięciu, a pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
 - możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew — na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wyгородzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą;
 - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
 - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne
 - uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
 14. w ramach rekompensaty za wycinkę drzew wykonać:
 - nasadzenia zastępcze w liczbie 2 nasadzenia za jedno usuwane drzewo;
 - nasadzenia zlokalizować wzdłuż przedmiotowej drogi krajowej;
 - projekty zieleni powinny uwzględniać nasadzenia zieleni wysokiej — drzew, w miejscach, gdzie pozwalają na to warunki techniczne oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - nie stosować gatunków obcych oraz inwazyjnych gatunków drzew i krzewów jak również drzew i krzewów ozdobnych, owocowych lub miniaturowych;
 - zaleca się stosowanie gatunków takich jak: brzoza brodawkowata *Betula pendula*, klon pospolity *Acer platanoides*, lipa drobnolistna *Tilia cordata*, dąb szypułkowy *Quercus robur*, klon jawor *Acer pseudoplatanus*, sosna pospolita *Pinus sylvestris*, żarnowiec miotłasty *Citissus scoparius*, szakłak pospolity *Rhamnus cathartica*, berberys zwyczajny *Berberis vulgaris*;
 15. nie składować cementu, kruszywa, olejów, paliw, materiału ziemnego oraz materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa;
 16. w obrębie rzutu koron drzew i do 2 m poza nimi, nie dopuszczać do poruszania się sprzętu mechanicznego, zaś wszelkie prace ziemne w tych miejscach wykonywać ręcznie z zachowaniem maksymalnej liczby korzeni;
 17. w zasięgu koron i w odległości 2 m od obrysu korony nie zmieniać poziomu gruntu, a wszelkie wykopy zasypywać w jak najkrótszym czasie, w przypadku bezwzględnej konieczności zmiany poziomu gruntu wykonać systemy napowietrzające glebę;
 18. w obrębie systemu korzeniowego drzew i krzewów w odległości 1 m od pnia nie wykonywać żadnych odkrywkowych prac ziemnych, a korzenie zabezpieczyć; dopuszczalne jest usuwanie korzeni o średnicy do 3 cm przez ich przycięcie prostopadłe do osi, bez wyrwania; grubsze korzenie wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem; ewentualne usunięcie korzeni nie może zagrażać zachowaniu dotychczasowego położenia i statyki drzewa;
 19. nie prowadzić wykopów w obrębie rzutu koron drzew nieprzeznaczonych do wycinki i do 2 m poza nimi, dłużej niż 2 tygodnie, a przy wilgotnej pogodzie 3 tygodnie; w przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne; w razie konieczności drzewa podlewać, w ilości ok.

- 20 dm³ na jedno drzewo przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych; w przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew przykryć materiałem chroniącym, np. matami;
20. na drzewach nie przeznaczonych do wycinki, na których stwierdzono obecność chronionych gatunków porostów, wykonać na czas prowadzenia robót oznakowania i dodatkowe zabezpieczenia w formie opasek na pniu i siatki ażurowej w celu uniemożliwienia ich uszkodzenia i jednocześnie zapewnienia dostępu światła;
21. przed rozpoczęciem prac budowlanych, trwale wygradzić i oznaczyć stanowiska chronionych gatunków roślin, które znajdują się w pobliżu placu budowy lub rozbudowywanego pasa drogowego;
22. chronione gatunki roślin a także rzadkie w skali regionu i kraju, które kolidują z przebiegiem drogi (w pasie planowanej drogi oraz w zasięgu pasa technicznego), przed rozpoczęciem prac budowlanych przenieść na stanowiska zastępcze; stanowiska zastępcze powinny odpowiadać wymaganiom siedliskowym przesadzanych roślin; należy zapewnić trwałość nowych stanowisk;
23. teren budowy codziennie sprzątać z pozostawionych przez pracowników odpadów m.in.: butelek po napojach, które stanowią pułapki dla owadów;
24. przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonać tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające płazom dostanie się na teren budowy; ogrodzenia zastosować w km:
- od km 254+600 do km 255+000, strona lewa;
 - od km 255+900 do km 256+200, strona prawa;
 - od km 256+100 do km 256+400, strona lewa;
 - od km 257+050 do km 257+350, strona lewa;
 - od km 260+350 do km 260+600, obustronnie;
 - od km 262+000 do km 262+200, strona lewa;
 - od km 262+500 do km 262+800, strona prawa;
 - od km 268+900 do km 269+300, strona lewa;
 - od km 271+500 do km 271+750, strona lewa;
 - od km 274+200 do km 274+600, obustronnie;
 - od km 276+450 do końca odcinka, strona prawa;
 - ogrodzenia wykonać po obu stronach drogi w formie płotków z siatki HD-PE o średnicy oczek nie większej niż 11 mm lub folii z tworzyw sztucznych, o wysokości 50 cm i krawędzi wygiętej na 5 cm w kierunku „od placu budowy”, montowanej na stelażu w celu zapewnienia trwałego pochylenia; ogrodzenia wkopać w grunt na głębokość 20 cm (z uwagi na spływ powierzchniowy, nierówności terenu itp.); skuteczność zastosowanych rozwiązań monitorować na etapie budowy przez przyrodnika; ogrodzenia zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane i odebrane stałe urządzenia ochrony zwierząt.
25. w okresach wiosennych (1 marca — 30 kwietnia) oraz jesiennych (15 sierpnia — 15 października) migracji płazów w kilometrażach wskazanym w pkt 22 oprócz ogrodzenia ochronnego stosować system wkopanych w grunt wiader o wysokości ścianek 30-40 cm, rozmieszczanych wzdłuż ogrodzenia, co 10 m; wiadra utrzymywać w stanie suchym z umieszczeniem wewnątrz patykiem/gałęzią umożliwiającym wydostanie się małym zwierzętom; zebrane we wiaderka osobniki przenosić 1-3 razy na dobę, na wskazane przez specjalistę (w ramach nadzoru przyrodniczego) siedliska zastępcze, co umożliwi zwierzętom bezpieczne ominięcie terenu budowy;
26. zbiorniki infiltracyjne (poza tym w km 269+150) całości wygradzić ogrodzeniem drogowym; dodatkowo zastosować ogrodzenie ochronne zapobiegające przedostawaniu się do nich płazów; aby umożliwić wydostanie się płazów ze zbiornika w przypadku gdy jednak się do niego dostaną (np. przyniesiony skrzek na nogach ptaków wodnych) wykonać od strony przeciwnej niż droga krajowa przy ogrodzeniu na odcinku ok. 5-10 metrów rampę ewakuacyjną dla płazów poprzez usypanie warstwy ziemi o łagodnym nachyleniu (1:2-1:2,5)

- w taki sposób aby górna część kończyła się na krawędzi ogrodzenia dla płazów (na wysokości przewieszki);
27. w km 269+150 planowany do utworzenia zbiornik infiltracyjny przystosować do pełnienia roli siedliska dla płazów; zbiornik ogrodzić wyłącznie ogrodzeniem drogowym, a ogrodzenia ochronne zapobiegające przedostawaniu się płazów zostaną wykonane od km 269+060 do km 269+225 pomiędzy tym zbiornikiem a drogą aby zapobiegać wejściu płazów na jezdnię; zapewnić nachyleni skarp 1:2;
 28. w rejonach przekroczenia przez drogę koryt rzecznych nie wykonywać żadnych robót budowlanych dotyczących regulacji rzek ani żadnych innych robót zmieniających ukształtowanie brzegu rzek; zaleca się nie stosować w korytach rzek oraz na skarpach umocnień gabionowych oraz płyt betonowych;
 29. w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania planowanej drogi krajowej na chiropterofaunę, zastosować poniższe działania minimalizujące:
 - w miejscach zastosowania oświetlenia obligatoryjnie zastosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV; niedopuszczalne jest stosowanie lamp rtęciowych; ponadto zaprojektować oświetlenie z uwzględnieniem jak najniższych klas oświetleniowych wg wymagań normatywnych oraz wiedzy technicznej;
 - ograniczyć rozpraszanie światła poza jezdnię poprzez koncentrację strumieni świetlnych i właściwe ustawienie kątów emisji światła, w tym celu dokonać odpowiedniego doboru wysokości latarni, odpowiednich opraw i kloszy czy zastosowania dodatkowych osłon kierunkowych;
 30. inwestycję realizować pod nadzorem przyrodniczym pełnionym przez specjalistów w dziedzinie: lichenologii, botaniki, zoologii w tym ornitologii oraz herpetologii. herpetologii, fakt ten odnotowywać właściwym wpisem w dzienniku budowy;
 31. nadzór specjalistyczny prowadzić w okresie projektowania i realizacji inwestycji;
 32. nadzór przyrodniczy powinien obejmować:
 - szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę;
 - wskazania ochronne w trakcie realizacji prac;
 - kontrole placów budowy;
 - sprawozdania w postaci okresowych raportów z etapów prac budowy;
 - nadzór nad wykonywaniem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz ewentualnych innych zezwoleń z zakresu ochrony przyrody;

1.2. Etap eksploatacji:

1. zapewnić drożność i sprawne funkcjonowanie przepustów dla zwierząt celem spełnienia ich funkcji;

II. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie — dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia:

1. w celu ochrony krajobrazu ekrany akustyczne wykonać jedynie w miejscach wskazanych w poniższej tabeli:

Numer ekranu	Początek [km]	Koniec, [km]	Strona drogi	Wysokość Inil	Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu
E 1	255+098	255+223	lewa	3	125	mieszany
E 2	255+250	255+316	prawa	3	66	mieszany
E 3	263+398	263+445	lewa	5	48	mieszany
E 4	263+595	263+637	lewa	3,5	42	mieszany
E 5	269+484	269+536	prawa	3,5	52	mieszany
E 6	269+550	269+593	lewa	3	43	mieszany

2. w celu ochrony krajobrazu ekrany akustyczne zaprojektować typu „zielona ścian”, ekrany akustyczne przezroczyste, ekrany aluminiowe lub mieszane;

- w przypadku zastosowania przezroczystych ekranów akustycznych zastosować jedną z poniższych metod oznakowania:
 - czarne lub białe pionowe pasy o szerokości 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie; nie węższe niż 2 cm, gdyż wpływa to na wzrost kolizji;
 - akrylowe ekrany akustyczne z poziomo zatopionymi czarnymi włóknami poliamidowymi; rozmieszczone co 28 mm, o szerokości nie mniejszej niż 2 mm, gdyż wielkość ta znajduje się na granicy percepcji ptaków;
 - pionowe linie złożone z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych o średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm od siebie; pasy linii z kropek o szerokości 2 cm w odległości od siebie nie większej niż 10 cm;
 - w przypadku zastosowania ekranów aluminiowych obsadzić je roślinnością pnącą taką jak winobluszcz pięciolistkowy lub trójklapowy;
 - w przypadku zastosowania ekranów mieszanych należy uwzględnić wymagania dla obu ww. rodzajów ekranów akustycznych.
- 3. na całym odcinku przebudowywanej drogi zastosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości, o skutecznej redukcji hałasu na poziomie 3 dB;
- 4. w km 274+288 i w km 275+622 wykonać przejścia dla płazów w postaci przepustów:
 - przekroju prostokątnym lub eliptycznym (bez skosów lub wyokrągłeń);
 - zalecane wymiary minimalne szerokość i wysokość konstrukcji przejść:
 - szerokość 1,0 m, wysokość 0,75 m — dla obiektów o długości do 20 m;
 - szerokość 1,5 m, wysokość 1,0 m — dla obiektów o długości od 21 m do 30 m;
 - w przypadku przeprowadzenia stałego cieku wodnego w przepuście: szerokość przejścia powiększyć o szerokość koryta cieku (liczonego łącznie ze skarpami brzegowymi) i utworzyć minimum jedną półkę dla zwierząt stanowiącą wydzieloną suchą część dla zwierząt, wyniesioną minimum 0,5 m ponad dno rowu (w przypadku cieków okresowych półki takie nie są wymagane);
 - skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45°;
 - obustronne szczelne ogrodzenie naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia;
 - nie umacniać dna przepustu oraz strefy w obrębie przejść; nie stosować materacy gabionowych żadnego typu i rozmiaru w obrębie przejść i w ich najbliższej okolicy;
- 3. zaprojektować szczelnie połączone ogrodzenia ochronno-naprowadzające z pełnych płyt zakończonych zawrotką w kształcie U, w:
 - km 274+288 i 275+622 na długości 30 m w każdą stronę,
 - km 269+060 do km 269+225 pomiędzy drogą a zbiornikiem infiltracyjnym,
 - przy obiektach mostowych M-1 (w km 260+332,27) i M-4 (w km 276+365) na długości 15 m w każdą stronę;

III. Stanowisko w sprawie wykonania analizy porealizacyjnej:

Tut. organ nakłada obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej:

1. w zakresie objętym monitoringiem, wskazanym w pkt IV w terminie 3 miesięcy po upływie 4 lat od oddania obiektu do użytkowania
2. po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analiza porealizacyjna winna obejmować:
 - a) po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analiza porealizacyjna winna obejmować:

Lp.	Punkt	Kilometraż	Strona drogi
1.	P010	262+852	prawa
2.	P011	262+873	prawa
3.	P015	263+127	prawa

4.	P018	263+236	prawa
5.	P020	263+274	prawa
6.	P021	263+313	prawa
7.	P022	263+339	prawa
8.	P023	263+361	prawa
9.	P043	265+405	prawa
10.	P046	265+589	prawa
11.	P053	269+443	prawa
12.	P062	269+786	prawa
13.	P071	276+633	prawa
14.	P087	262+766	lewa
15.	P088	262+808	lewa
16.	P090	262+890	lewa
17.	P092	262+971	lewa
18.	P096	263+190	lewa
19.	P098	263+347	lewa
20.	P106	264+152	lewa
21.	P107	264+189	lewa
22.	P108	264+196	lewa
23.	P109	264+227	lewa
24.	P127	276+760	lewa
25.	P128	276+777	lewa
26.	P130	276+810	lewa
27.	P131	276+830	lewa
28.	P133	276+870	lewa
29.	P134	276+886	lewa

Pomiary winny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, zastosować środki zaradcze. Analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska;

IV. Nałożyć na Inwestora obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Monitoring porealizacyjny:

1. przeprowadzić porealizacyjny monitoring funkcjonalności i efektywności zaprojektowanych przepustów dla płazów. Monitoring powinien obejmować także ogrodzenia ochronne. Wyniki monitoringu przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 3 miesięcy po zakończeniu kolejnych etapów monitoringu porealizacyjnego, obejmujących:
 - a) wstępną kontrolę wykorzystywania przejść — bezpośrednio po oddaniu obiektu do użytkowania — przez okres do 6 miesięcy, uwzględniając porę roku i okres aktywności zwierząt;
 - b) właściwą kontrolę wykorzystywania przejść i ocenę ich skuteczności, która powinna się rozpocząć w ciągu roku od oddania inwestycji do użytkowania i trwać przez 3 lata; harmonogram poszczególnych obserwacji powinien być dostosowany do biologii poszczególnych gatunków mogących korzystać z przejść, jak również aktualnych warunków pogodowych;
2. zakres monitoringu powinien obejmować:
 - a) określenie gatunków wykorzystujących przejścia;
 - b) określenie częstości użytkowania przejść przez poszczególne gatunki z uwzględnieniem pór roku;
 - c) określenie stałości występowania gatunków na przejściu;
 - d) identyfikację ewentualnych błędów konstrukcyjnych oraz niewłaściwych sposobów zagospodarowania powierzchni przejść i ich otoczenia;

- e) określenie gatunków oraz liczby zwierząt ginących w wyniku kolizji z pojazdami wraz z lokalizacją tych kolizji;
- 3. metodyka monitoringu dla poszczególnych typów przejść w ramach monitoringu podstawowego:
 - a) przejścia dla zwierząt małych, płazów i gadów (w obszarze siedlisk rozrodczych płazów, na terenach zalesionych oraz na obszarach chronionych) z wykorzystaniem następujących metod:
 - pasy z piaskiem na obu końcach (wylotach) przejścia lub w sezonie zimowym tropienia po śniegu na obu końcach przejścia oraz na ustalonych transektach w sąsiedztwie obiektu;
 - odnajdywanie odchodów w obrębie przejścia i w jego sąsiedztwie;
 - liczniki zdarzeń, aparaty automatyczne lub kamery wideo;
- 4. monitoring funkcjonalności i żywotności nasadzeń roślinności wprowadzonej wzdłuż pasa drogowego przez okres 4 sezonów wegetacyjnych od dnia oddania obiektu do użytkowania;

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

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

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

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

VI. Stanowisko w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym;

VII. Stanowisko w sprawie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania może być tworzony dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej oraz instalacji radiokomunikacyjnej radionawigacyjnej i radiolokacyjnej, o ile, mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem obiektu. Mając powyższe na względzie, nie wskazuje się konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W przypadku jednak, gdy analiza porealizacyjna wykaże, iż pomimo zastosowania zaprojektowanych środków łagodzących nie będą mogły być dotrzymane obowiązujące standardy jakości środowiska poza terenem obiektu, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania;

VIII. Uczynić Załączniki nr: 1, 2, 3 załącznikami do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie:

Do Burmistrza Czerska wpłynął dnia 16.12.2019 roku wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice - Czersk”.

Do podania wnioskodawca załączył:

1. Poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.
2. Kartę informacyjną przedsięwzięcia w 5 egzemplarzach, sporządzoną zgodnie z art. 62 a, ustawy z dnia 03.10.2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. - Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.).
3. Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów - 5 szt.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) kwalifikowane jest jako: „*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, 8-9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”.

W związku z powyższym, na podstawie art. 71 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 (t. j. – Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.) realizacja przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Inwestycja przebiega przez teren dwóch gmin: gminy Czersk i gminy Chojnice. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice - Czersk”, będzie wydawał Burmistrz Czerska w porozumieniu z Wójtem Gminy Chojnice, zgodnie z art. 75 ust. 4 w/w ustawy ooś.

Dnia 17.12.2019 roku Burmistrz Czerska, zawiadomieniem znak: WP.6220.13.2019, które umieszczono na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Czersku (www.czersk.pl), oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Czersku, tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Chojnice, a także tablicach ogłoszeń w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia, poinformował strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie i możliwości zapoznania się z dokumentami oraz składania ewentualnych uwag i wniosków.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych EDOŚ. Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o jakich mowa w art. 72 ww. ustawy.

W myśl art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oddziaływania na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1.

Postępowanie zgodnie z art. 61 ust. 2 ww. ustawy przeprowadza organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest się w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków PLB220009 „Bory Tucholskie”.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: styczeń 2021 r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 bory Tuchoiskie PLB220009 są: brodziec piskliwy *Actitis hypoleucos*, włośchatka *Aegolius funereus*, zimorodek *Alcedo atthis*, cyraneczka *Anas crecca*, cyranka *Anas querquedula*, krakwa *Anas strepera*, gęgawa *Anser anser*, czapla siwa *Ardea cinerea*, podgorzałka *Aythya nyroca*, bąk *Botaurus stellans*, puchacz *Bubo bubo*, gągoł *Bucephala clangula*, lelek *Caprimulgus europaeus*, rybitwa białowłosa *Chiropodops hybridus*, rybitwa czarna *Chiropodops niger*, bocian biały *Ciconia ciconia*, bocian czarny *Ciconia nigra*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, siniak *Columba oenas*, derkacz *Crex crex*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łabędź niemy *Cygnus olcr*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, kszyszek *Gallinago gallinago*, kokoszka *Gallinula chloropus*, żuraw *Grus grus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, bączek *Ixobrychus minutus*, lerka *Lullula arborea*, nurogęs *Mergus merganser*, szlachar *Mergus serrator*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, pliszka górska *Motacilla cinerea*, rybołów *Pandion haliaetus*, trzmiełojad *Pemiparus apivorus*, kormoran czarny *Phalacrocorax carbo sinensis*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, wodnik *Rallus aquaticus*, rybitwa rzeczna *Stema hirsundo*, perkozek *Tachybaptus ruficollis*, samotnik *Tringa ochropus* i dudek *Upupa epops*. Zagrożeniami dla obszaru są m.in.: wędkarstwo, zabudowa rozproszona, pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych i obiektów rekreacyjnych, kempingi i karawaningi, naturalna eutrofizacja, koszenie i ścinanie traw, leśnictwo, wypas, odpady, ścieki, kłusownictwo, trucie ptaków, tereny zurbanizowane, tereny zamieszkane, ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe, wydobywanie piasku i żwiru, nielegalne pozyskiwanie zwierząt, drapieżnictwo, wandalizm, uprawa, nagromadzenie materii organicznej, wydobywanie torfu, żeglarsstwo, drogi, autostrady, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, erozje, sporty i różne formy czynnego wypoczynku uprawiane w plenerze oraz polowanie.

Dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 31 marca 2015 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2015 r. poz. 1161) został ustanowiony plan zadań ochronnych. Planowane przedsięwzięcie nie jest sprzeczne z ustaleniami planu zadań ochronnych jak również nie przeszkodzi w osiągnięciu ustalonych celów. Ponadto realizacja zamierzenia nie stoi w sprzeczności z możliwością wykonania zaplanowanych działań ochronnych dla poszczególnych gatunków.

Jednocześnie podkreślić trzeba, że w ramach realizacji zadania planuje się wycinkę 910 sztuk drzew. Tym samym w celu ochrony awifauny objętej zarówno ochroną gatunkową jak również stanowiącej przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 w ocenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku zasadne jest nałożenie na inwestora warunku realizacji wycinki poza okresem lęgowym ptaków jak również zastosowanie rekompensaty w postaci wykonania nasadzeń zastępczych w ilości 3 drzew za każde jedno wycięte.

Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, w tym w trybie art. 6.3 i 6.4 Dyrektywy Siedliskowej wynika, że planowana do realizacji inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009. Realizacja planowanej inwestycji zgodnie ze wskazanymi wyżej warunkami pozwoli zabezpieczyć środowisko przyrodnicze na etapie realizacji i eksploatacji przed możliwym bezpośrednim jak i pośrednim oddziaływaniem zamierzenia. Wdrożenie i realizacja ww. warunków pozwoli na minimalizację ewentualnych strat w siedliskach gatunków oraz ograniczy czasowe negatywne oddziaływania na przyrodę ww. ostoi.

Droga krajowa nr 22 na odcinku Chojnice — Czersk przebiega po granicy Tucholskiego Parku Krajobrazowego na odcinku 11,66 km (granica parku krajobrazowego biegnie po południowej granicy pasa drogowego). Realizacja przedsięwzięcia i związana z tym konieczność zajęcia dodatkowych działek spowoduje, że nastąpi ingerencja w obszar Tucholskiego Parku Krajobrazowego na długości 18,4 km na powierzchni około 47,68 ha.

W granicach Tucholskiego Parku Krajobrazowego obowiązują zakazy określone w § 3 Rozporządzenia nr 59/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15.05.2006 r w sprawie Tucholskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Pom. nr 58, poz. 1196). Na obszarze Tucholskiego Parku Krajobrazowego zakazuje się § 3 pkt 2 ww. rozporządzenia: umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej. Zakaz ten zgodnie z art. 24 ust. 3 ustawy o ochronie przyrody nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego. W rozumieniu art. 6 pkt 1, ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji, stanowi cel publiczny. Zakazy wymienione w ww. rozporządzeniu nr 59/06 w sprawie Tucholskiego Parku Krajobrazowego nie obowiązują w stosunku do planowanych prac w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, ponieważ stanowią one cel publiczny.

Jak szczegółowo opisano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizowana inwestycja położona jest na większości przebiegu w korytarzu ekologicznym rangi ponadlokalnej (główny krajowy) „Bory Tucholskie” GKPn-16 — od km 258+700 do km 275+400. Z korytarza migracji wyłączony jest jedynie obszar zwartej zabudowy miejscowości Rytel. Korytarz ten jest jednym z fragmentów jednego z najważniejszych korytarzy ekologicznych tzw. „Korytarz Północy” pozwalający na migrację ze wschodu na zachód dla wszystkich dużych ssaków. Oprócz tego analizowany odcinek przecina szereg korytarzy lokalnych migracji ssaków małych, średnich i dużych. Obecnie w Borach Tucholskich przebywa 4-6 watach wilków. Również dane z monitoringu tego gatunku prowadzone przez Instytut Badań Środowiskowych (IBS) oraz Stowarzyszenie dla Natury „Wilk” wykazują zasiedlenie lasów przecinanych przez analizowany odcinek DK 22 przez wilki. W stanie istniejącym droga krajowa nr 22 nie jest ogrodzona, ale nie jest również wyposażona w system przejść dla zwierząt — a więc migracja odbywa się po powierzchni drogi — stan ten zostanie utrzymany, przy czym wprowadzone zostaną działania ograniczające śmiertelność — w postaci zwiększenia pola widzenia zarówno zwierzęcia, jak i kierowcy.

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 22 Chojnice — Czersk na przeważającej długości przebiegu zlokalizowany jest w terenach leśnych; jedynie początkowy fragment to tereny otwarte, niezalesione są również tereny przecinanych miejscowości. Jak wskazali autorzy raportu ooś ze względu na charakter przedsięwzięcia, jakim jest rozbudowa istniejącej drogi, nie należy się spodziewać negatywnego oddziaływania na krajobraz. Jak ocenili autorzy raportu ooś również po realizacji inwestycji, nawet uwzględniając szeroki pas wycinki — efekt ten utrzyma się, droga nie będzie dominantą w krajobrazie, jedynie użytkownik drogi zobaczy szerszy pas odlesiony.

Planowane przedsięwzięcie zakłada znaczą wycinkę drzew, tj. 910 szt., będących siedliskiem gatunków chronionych i stanowiących wysoką wartość przyrodniczą. Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody obowiązkiem organów administracji publicznej, osób prawnych i innych jednostek organizacyjnych oraz osób fizycznych jest dbałość o przyrodę, będącą dziedzictwem i bogactwem narodowym. Komisja Europejska wskazuje, że należy stosować rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia, w ramach których usuwane są zadrzewienia przydrożne, poprzez wykonywanie nasadzeń zastępczych rodzimymi gatunkami drzew, dobranymi do warunków siedliskowych. Drzewa te w przyszłości będą mogły stanowić siedlisko dla gatunków chronionych. Zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych, tworzonych przez zadrzewienia przydrożne, jest ważne dla wielu gatunków zwierząt (w tym objętych ochroną gatunków nietoperzy, ptaków i owadów), gdyż stanowią one szlak migracyjny wielu organizmów. Wobec tego, nałożono na Wnioskodawcę obowiązek odtworzenia istniejącego wzdłuż DK 22 drzewostanu alei poprzez ich regularne uzupełnianie nasadzeniami zastępczymi. Tut. organ uznał, że aby zminimalizować zagrożenie dla lokalnych populacji gatunków objętych ochroną, wynikające z usunięcia ww. drzew, konieczne jest odtwarzanie ich siedlisk. Ilość nasadzeń zastępczych, określona w warunkach, tj. 2 nasadzenia za jedno usuwane drzewo, wynika z faktu, że wartość przyrodnicza dojrzałego drzewa jest

nieporównywalnie większa od wartości sadzonki. Jest to minimalna liczba, konieczna dla zapewnienia w przyszłości możliwości trwania populacji chronionych gatunków zwierząt. Nałożenie obowiązku wykonania czynności, mających zminimalizować zagrożenie dla populacji gatunków chronionych, umożliwiło wydanie decyzji zezwalającej na zniszczenie siedlisk gatunków chronionych zwierząt.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w gm. Chojnice oraz w mieście i gminie Czersk, pow. chojnicki, woj. pomorskie.

W otoczeniu planowanej drogi znajdują się: grunty orne 111b, IVa, IVb, VI klasy bonitacyjnej, pastwiska trwale IV i VI klasy, drogi (dr), tereny mieszkaniowe (B), inne tereny zabudowane (Bi), tereny przeznaczone pod zabudowę — niezabudowane (Bp), grunty rolne zabudowane (Br-RVI), grunty pod wodami powierzchniowymi płynącymi (Wp), lasy (Ls, LsV,), nieużytki (N), grunty rolne zadrzewione i zakrzewione (Lze-RVI) oraz tereny różne (Tr).

Projektowany odcinek drogi przecina niemal na całej długości zwarty kompleks leśny. Na odcinku od km 257+000 do km 257+800 obszar lasu znajduje się po prawej stronie pasa drogowego. Na kolejnych czterech kilometrach do km 262+000 po obu stronach drogi. Ten odcinek to niemal w całości świeże nasadzenia po huraganie, który miał miejsce w 2017 roku. Obecnie Lasy Państwowe prowadzą intensywne obsadzanie tego obszaru nowymi nasadzeniami o bardzo zróżnicowanej zawartości gatunkowej. Istniejące zadrzewienia i zakrzewienia występują także wzdłuż istniejących dróg i rowów melioracyjnych.

Na dalszym odcinku, za miejscowością Rytel, lasy znajdują się po obu stronach drogi od km ok. 266+400 do km 276+300. Na tym odcinku jedynie na wysokości m. Gutowiec jest krótka przerwa w zalesieniu. Las kończy się na wysokości rzeki Czerska Struga przed Czerskiem. Oprócz kompleksów leśnych przy drodze znajdują się wyspowe stanowiska drzew i krzewów.

Dominującymi gatunkami na obszarach leśnych są drzewa iglaste z dużą ilością drzew liściastych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Również zieleń wyspowa ma charakter mieszany. Dominującymi gatunkami są: sosna pospolita, świerk pospolity, buk zwyczajny, klon zwyczajny, dąb i brzoza. W bezpośrednim sąsiedztwie jezdni zieleń występuje jedynie sporadycznie, a najczęściej pojawia się dopiero za linią istniejących rowów.

Z łącznie zinwentaryzowanej liczby ok. 2000 drzew rosnących w szpalerze lub grupach w bezpośrednim sąsiedztwie drogi przewiduje się do wycięcia ok. 910 drzew. Wycince będzie również podlegał obszar ok. 12,6 ha lasów oraz ok. 17 000 m² krzewów. Pas planowanej wycinki w obszarach leśnych wynosi najczęściej 4-6 m. Z uwagi na uwarunkowania lokalne są miejsca, gdzie jest nieco szerszy, są też miejsca, gdzie jest nieco węższy. Drzewa przeznaczone do wycinki zostały wyszczególnione w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

Na badanym obszarze stwierdzono występowanie 5 typów siedlisk chronionych na podstawie Dyrektywy Siedliskowej. Są to:

- 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*): siedem płątów;
- 91E3 *Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłkowe): cztery płąty;
- 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea nigrae*): trzy płąty;
- 91T0 Sosnowy bór chrobotkowy (*Cladonio-Pinetum* i chrobotkowa postać *Peucedano-Pinetum*): jeden płąt;
- 2330 Wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi: siedem płątów.

Zamierzenie kolidować będzie z 3 siedliskami, tj. 6510, 91E0 oraz 91T0.

Na terenie badań stwierdzono 8 gatunków chronionych mszaków. Wszystkie podlegają ochronie częściowej. Najliczniejszym gatunkiem był rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi*. Ponadto stwierdzono: bieliskę siwą *Leucobryum glaucum*, gajnik lśniącego *Hylocomium splendens*,

mochwiana błotnego *Aulacomnium palustre*, brodawkowca czystego *Pseudoscleropodium purum*, widłoząba kędzierzawego *Dicranum polysetum*, widłoząba miotłowego *Dicranum scoparium*

Na terenie badań stwierdzono występowanie 6 gatunków roślin naczyniowych chronionych (objętych ochroną częściową). Są to następujące gatunki: bagno zwyczajne *Ledum palustre*, cis pospolity *Taxus baccata*, kocanki piaszkowe *Helichrysum arenarium*, modrzewnica europejska *Andromeda polifolia*, pomocnik baldaszkowy *Chimaphila umbellata*, widłak jałowcowaty *Spinulum annotinum*. Jeden z nich występował tylko w formie nasadzenia, a więc stanowiska te nie podlegają ochronie prawnej. Jest to cis pospolity.

Na terenie badań stwierdzono występowanie 9 gatunków chronionych grzybów zlichenizowanych. Siedem z nich to gatunki podlegające ochronie częściowej. Odnożyca jesionowa *Ramalina fraxinea* podlega ochronie ścisłej. Obszarowe stanowiska dotyczyły chrobotków: chrobotka leśnego *Cladonia arbuscula* oraz reniferowego *Cladonia rangiferina*. Najliczniejszym gatunkiem był chrobotek reniferowy. Ponadto stwierdzono: chrobotka leśnego, odnożycę jesionową, odnożycę mączystą *Ramalina farinacea*, odnożycę opyloną *Ramalina pollinaria*, płucnicę islandzką *Cetraria islandica*, powężnice psią *Peltigera canina* oraz wabnicę kielichowatą *Pleurosticta acetabulum*.

Na badanym terenie stwierdzono obecność mrowisk mrówki rudnicy *Formica rubra* oraz trzmieli *Bombus* sp. Obie te grupy zwierząt są w Polsce dość pospolite i szeroko rozpowszechnione. Stwierdzono obecność czterech gatunków objętych w Polsce ścisłą ochroną gatunkową. Były to: trzepla zielona *Ophiogomphus cecilia*, czerwonończyk nieparek *Lycaena dispar*, zalotka większa *Leucorrhinia pectoralis* i skójka gruboskorupowa *Unio crassus*. Trzepla zielona i czerwonończyk nieparek obserwowane były poza typowymi dla nich siedliskami, prawdopodobnie na przelocie. Zalotka większa zasiedla kompleks oczek wodnych w znacznej odległości od przebiegu inwestycji. Skójka gruboskorupowa stwierdzona została w rzece Brdzie tuż poniżej mostu w Rytle.

W wyniku realizacji inwestycji zniszczeniu ulegną cztery mrowiska mrówek z grupy rudnicy (*Formica rufa* gr.). Gatunki te są powszechne w borach sosnowych na całym obszarze przebiegu drogi krajowej nr 22 i likwidacja tych stanowisk nie będzie miała wpływu na lokalną populację tych mrówek.

Droga krajowa nr 22 w obszarze inwestycji przecina ciek Suską Strugę, Brdę i Wielki Kanał Brdy oraz Czerską Strugę (dopływ Brdy). Jak wynika z raportu o.o. w celu opisu zasobów ichtiofauny w rzekach, które przekracza planowana do przebudowy droga wykorzystano istniejące opracowania w tym wyniki elektropołówów prowadzonych przez Radtke i in. (2015) oraz wyniki inwentaryzacji prowadzonej dla przebiegającej równolegle do DK22 linii kolejowej nr 203 (TPF Sp. Z o.o. na zlecenie PKP PLK SA. 2019).

Ze zgromadzonych danych wynika, że na Suskiej Strudze stwierdzono obecność tylko dwóch pospolitych gatunków ryb: okonia *Perca fluviatilis* i ciernika *Gasterosteus aculeatus*. Ichtiofauna była uboga również pod względem liczebności. Na 200 m przebadanym odcinku cieku stwierdzono tylko kilkanaście ryb. Radtke i in. (2015) badając ten ciek wykazali również nieliczne występowanie dwóch gatunków, wymienionego okonia oraz szczupaka *Esox lucius*. Uboga morfologia i stosunkowo niewielkie zasoby wodne cieku nie stwarzają dogodnych miejsc do bytowania ichtiofauny.

Wg badań tych samych autorów (Radtke in. 2015) w rzece Brdzie na całej jej długości stwierdzono 30 gatunków ryb i minogów. Natomiast w lokalizacji zbliżonej do przebiegu DK22 wykazano 18 gatunków, wśród których występowały głównie gatunki reofilne (co koresponduje z charakterem rzeki na tym odcinku), a wśród nich m.in.: pstrąg potokowy *Salmo trutta* m. farbo, lipienia *Thymalus thymalus*, klenia *Squalius cephalus*, strzebla potokowa *Phoxinus phoxinus*, kiełbia *Gobio gobio*, piekielnica *Alburnoides bipunctatus*, jak również gatunki eurytopowe, takie jak: szczupak, okoń, ukleja *Alburnus alburnus*, czy płoć *Rutilus rutilus*, spotykane we wszystkich rodzajach wód.

Uzupełnienie ww. wyników stanowią dane z inwentaryzacji prowadzonej dla przebiegającej równolegle do DK22 linii kolejowej nr 203 (TPF Sp. Z o.o. na zlecenie PKP PLK SA. 2019). Wśród stwierdzonej ichtiofauny, odnotowano wiele gatunków chronionych i/lub rzadkich i uznanych za zagrożone (Witkowski i in. 2009): piekielnica, różanka *Rhodeus sericeus*, śliz *Barbatula barbatula*, koza *Cobitis taenia*, głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, pstrąg potokowy *Salmo trutta* m. farb, lipień, węgorz *Anguilla anguilla*, miętus *Lota Jota* oraz minóg strumieniowy *Lampetra planeri*. Większość

wymienionych gatunków może potencjalnie stale bądź okresowo (w czasie migracji) występować w rejonie przebiegu drogi krajowej 22. Duża różnorodność ichtiologiczna i obecność wielu gatunków rzadkich i/lub chronionych związana jest nie tylko z warunkami panującymi bezpośrednio w Brdzie. Spory wpływ na tę bioróżnorodność ma bogata sieć hydrologiczna jej dopływów. Fragment rzeki, przez który przebiega planowana do modernizacji DK 22 jest cenny, zwłaszcza dla reofilnej ichtiofauny. Z uwagi na zabudowę hydrotechniczną rzeka nie ma jednak znaczenia dla ryb dwuśrodowiskowych. Jedynym możliwym do odnotowywania tu takim gatunkiem jest pochodzący z zarybień węgorz.

Ichtiofauna Wielkiego Kanału Brdy jest uboższa od rzeki Brdy z uwagi na monotony charakter, uboższą morfologię. Z racji wolniejszego przepływu występuje tu więcej gatunków ryb charakterystycznych dla tego typu cieków o podobnej wielkości, głównie z rodziny karpowatych takich, jak: kleń, kielb, płóc, leszcz, ukleja, szczupak, okoń, itp. Z gatunków chronionych może występować tu: koza, różanka i śliz.

W Czerskiej Strudze wykonywano badania ichtiofauny na 5 stanowiskach, w tym w okolicy Czerska (Radtke in. 2015). Na całej długości cieku wykazano 12 gatunków ryb i 1 minoga, większość w przyujściowym odcinku. W lokalizacji w rejonie przebiegu DK 22 stwierdzono nielicznie, tylko 2 gatunki — ciernika i śliza, gatunku objęty częściową ochroną, ale w dorzeczu Brdy pospolitego oraz odpornego na zmiany antropomorficzne koryta.

Występowanie śliza potwierdzają także aktualne badania (TPF Sp. Z o.o. 2019). Obserwacje własne na wielu podobnych ciekach oraz dane literaturowe (m.in. Kruk i in. 2006) wskazują częste występowanie tego gatunku nawet w ciekach silnie przekształconych o wartkim przebiegu. W czasie badań terenowych wykonanych w ramach niniejszej inwentaryzacji (w lokalizacji związanej z planowaną inwestycją) zaobserwowano również obecność pstrąga potokowego *Salmo trutta* m. far/o. Występowanie tego gatunku świadczy o dobrej jakości wody, gdyż jest to ryba mało odporna na zanieczyszczenia i deficyty tlenu i jest naturalnym wskaźnikiem jakości wody, wskazuje to na ewentualną możliwość występowania innych gatunków o podobnych wymaganiach, jak np. głowacz białopfetwy, minóg strumieniowy, oba gatunki podlegające ochronie częściowej i wym. w zał. II Dyrektywy 92/43/EWG, oraz strzebli potokowej.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wpływać negatywnie na ichtiofaunę cieków, które przekracza droga. Zakres zaplanowanych prac nie będzie powodował bezpośredniej ingerencji w koryta rzek a zatem nie będzie prowadził do zamulenia wód cieków jak również niszczenia roślinności mogącej stanowić miejsca lęgowe dla gatunków, bezkręgowców, ichtiofauny czy też herpetofauny.

Sąsiedztwo analizowanego odcinka drogi krajowej nr 22 z punktu widzenia herpetofauny to obszar bardzo niejednorodny. Dotyczy to tak liczby, jak i typu potencjalnych siedlisk. Podczas wstępnych prac (screening) stwierdzono kilkadziesiąt potencjalnych siedlisk płazów i gadów. Większość z nich niewielkie śródleśne lub śródpolne oczka wodne.

Występuje jednak kilka większych zbiorników i obszarów podmokłych. Potencjalne siedliska znacząco różnią się szatą roślinną, nasłonecznieniem i otoczeniem, a potencjalnie także innymi parametrami fizycznymi. Część potencjalnych miejsc rozrodu znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi na obszarach intensywnie wykorzystywanych przez człowieka. W obszarze oddziaływania planowanej inwestycji stwierdzono gatunki: kumak nizinny *Bombina orientalis*, ropucha szara *Bufo bufo*, ropucha zielona *Bufo viridis*, traszka zwyczajna *Triturus vulgaris*, żaba jeziorkowa *Rana lessonae*, żaba śmieszka *Rana ridibunda*, żaba trawna *Rana temporaria*, rzekotka drzewna *Hyla arborea*, żaba moczarowa *Rana arvalis*. Płazy najliczniej reprezentowane były przez żabę moczarową. Analizując wyniki inwentaryzacji można stwierdzić, że większość płazów występuje w rozproszeniu a populacje są niewielkie. Jednak z uwagi na to, że okres, w jakim prowadzono prace inwentaryzacyjne (sucha i zimna wiosna) nie jest do końca reprezentatywny to proponuje się, aby prace budowlane prowadzone były pod nadzorem przyrodniczym. Ponadto nałożono na Wnioskodawcę obowiązek wykonania przejść dla płazów w postaci dwóch przepustów z suchymi pułkami. Jednocześnie uznano za zasadne wykonanie na etapie realizacji jak i funkcjonowania inwestycji, płołków ochronnych.

Wskazano również na konieczność przeprowadzenia monitoringu porealizacyjnego mającego na celu ocenienie skuteczności wprowadzonych działań minimalizujących wpływ inwestycji na płazy.

Podczas przeprowadzonych, na potrzeby wykonania raportu, obserwacji awifauny odnotowano łącznie 63 gatunki ptaków objętych ochroną gatunkową, między innymi są to: bogatka *Parus major*, dzięcioł duży *Dendrocopos major*, gil *Pyrrhula pyrrhula*, kawka *Corvus monedula*, kos *Turdus merula*, kruk *Corvus corax*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, łabędź niemy *Cygnus olor*, mazurek *Passer montanus*, modraszek *Parus caeruleus*, raniuszek *Aegithalos caudatus*, rudzik *Erithacus rubecula*, sójka *Garrulus glandarius*, sroka *Pica pica*, wróbel *Passer domesticus*. Stwierdzono również występowanie nielęgowych gatunków takich jak: łyska *Fulica atra*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, myszołów *Buteo buteo*, zimorodek *Alcedo atthis*. W obszarze planowanej inwestycji oraz jej bezpośredniego oddziaływania nie stwierdzono występowania sów, a ptaki obszarów podmokłych są rzadkie. Na większości tego obszaru dominują lerkka *Lullula arborea* i śpiewak *Turdus philomelos*. W celu zminimalizowania wpływu planowanego przedsięwzięcia na awifaunę objęto ochroną gatunkową stwierdzono za zasadne aby wycinkę drzew przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października.

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 22 przechodzi przez tereny o różnym stopniu zagospodarowania — od wielkich kompleksów leśnych poprzez mozaikę polno-leśną oraz tereny zabudowane. W buforze przylegającym do inwestycji występuje w związku z czym szereg gatunków małych ssaków: ryjówka aksamitna *Sorex araneus*, ryjówka malutka *Sorex minutus*, nornica ruda *Myodes glareolus*, mysz leśna *Apodemus flavicollis*. Na polach śródleśnych występują mysz polna *Apodemus agrarius* i nornik zwyczajny *Microtus arvalis*, na łąkach zaś i w dolinach rzek nornik bury *Microtus agrestis* i badylarka pospolita *Micromys minutus*. Ponadto zinwentaryzowano również średnie i duże ssaki w tym: lisa *Vulpes vulpes*, borsuka *Meles meles*, bobra europejskiego *Castor fiber*, wydrę *Lutra lutra*, sarnę *Capreolus capreolus*, daniela *Dama dama*, dzika *Sus scrofa*, jelenia szlachetnego *Cervus elaphus*, jeża *Erinaceus sp.*, kretę *Talpa europaea*, kunę domową *Maties foina*, zającą *Lepus europaeus*.

Uwzględniając fakt, iż planowane zamierzenie zlokalizowane jest w ciągu istniejącej drogi i zakłada ono rozbudowę i modernizację drogi krajowej nr 22 należy przyjąć, że nie dojdzie do utraty siedliska ww. gatunków.

Teren znajduje się na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych PLGW 200036, oraz Jednolitej Części Wód Powierzchniowych PLRW20001729249 „Raciążska Struga z jeziorami Śpiewnik, Grochowskie, Stobno”, PLRW200018292529 „Czerska Struga”, PLRW2000029254529 „Wielki Kanał Brdy”, PLRW200020292599 „Brda od wypływu z jez. Kosobudno do wpływu do zb. Koronowo”.

Głównym założeniem projektu jest dostosowanie istniejącej drogi do parametrów drogi klasy GP, z maksymalnym dążeniem do wykorzystania istniejącego korpusu drogowego oraz poprawa warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Na projektowanym odcinku drogi nie występuje konieczność istotnej korekty promieni łuków poziomych ze względu na wymagania dotyczące minimalnych promieni łuków w planie dla drogi klasy GP. Ze względu na warunki widoczności korygowany jest jedynie łuk poziomy w ok. km 260+200.

Zakres robót objętych niniejszym projektem obejmuje:

- rozbudowę drogi krajowej nr 22 o łącznej długości ok. 22,5 km;
- rozbudowę skrzyżowań na przebudowywanym odcinku drogi;
- podniesienie nośności konstrukcji nawierzchni jezdni do 115 kN/oś;
- budowę dodatkowej jezdni;
- budowę miejsc kontroli pojazdów w Rytlu;
- budowę ciągu pieszo-rowerowego na całej długości rozbudowywanego odcinka drogi krajowej nr 22 od km 254+000 z wykorzystaniem odcinków istniejącego ciągu pieszo-rowerowego wraz z budową miejsc odpoczynku i rekreacji rowerzystów;
- budowę kładki K-1 nad rzeką Suska Struga;

- przebudowę mostu M-1 nad rzeką Suska Struga;
- budowę przepustów na projektowanym odcinku drogi krajowej;
- przebudowę/budowę chodników w rejonie skrzyżowań i na obszarach zabudowanych,
- budowę azyli i przejść dla pieszych;
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych zatok autobusowych;
- wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego;
- budowę kanału technologicznego wzdłuż drogi;
- budowę przepustów pod zjazdami;
- przebudowę zjazdów;
- wycinkę zieleni kolidującej z rozbudową drogi;
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego;
- inne, niezbędne do prawidłowego funkcjonowania rozbudowywanego odcinka drogi krajowej nr 22.

Droga krajowa nr 22 na odcinku objętym zakresem opracowania ma przekrój jednojezdniowy o nieznacznej zmienności szerokości jezdni. Na odcinkach poza terenami zabudowanymi oraz na obszarach zabudowanych szerokość nawierzchni drogi wynosi ok. 9,0 m. Nawierzchnia za pomocą oznakowania poziomego jest podzielona na dwa pasy ruchu szerokości 3,5 m każdy i obustronne utwardzone pobocza szerokości 1 m. Na odcinku m. Rytel i Czersk pasy ruchu mają po ok. 3,0 m szerokości a wzdłuż drogi wyznaczony jest oznakowaniem poziomym szeroki na 1 m „pas dzielący” przeciwne kierunki ruchu. Na całym odcinku występuje przekrój drogowy, a elementy przekroju ulicznego (krawężniki, chodnik, kanalizacja deszczowa) występują jedynie w miejscowościach w Rytle, Gutowcu i Czersku. Istniejące przystanki autobusowe najczęściej pozbawione są zatok autobusowych. Wyjątkiem jest część przystanków na terenie Rytle gdzie występują zatoki. W pozostałych lokalizacjach występuje jedynie oznakowanie pionowe przystanku i niekiedy wiata autobusowa. Zatrzymywanie autobusów w tych miejscach odbywa się w przestrzeni pasów ruchu jezdni drogi krajowej lub (częściej) na poboczu gruntowym. Chodniki wzdłuż drogi znajdują się w Rytle, Gutowcu i Czersku. Na całym odcinku od Rytle do Czerska wybudowana została kilka lat temu droga rowerowa szerokości 2 m. Na terenie miejscowości przebiega ona w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni i ma nawierzchnię z kostki betonowej. Poza miejscowościami ma nawierzchnię z kruszywa i bardzo często przebiega w znacznym oddaleniu od pasa drogi krajowej nr 22.

Niemal na całym projektowanym odcinku drogi po obu stronach występują rowy drogowe. Pobocza wzdłuż drogi mają szerokość zmienną i niemal zawsze ich stan umożliwia częściowo wykorzystanie zgodne z przeznaczeniem.

Droga jest oświetlona w obszarach miejscowości Jeziorki, Rytel, Gutowiec i Czersk.

Droga przebiega przez trzy miejscowości oznaczone jako obszar zabudowany: Rytel, Gutowiec i Czersk. Na odcinku tych miejscowości zaprojektowano drogę o przekroju jednojezdniowym, w krawężnikach, o szerokości pasów ruchu 3,25 m. Zmniejszenie szerokości pasów ruchu o 25 cm na obszarach zabudowanych ma na celu uspokojenie ruchu i wymuszenie na kierujących pojazdami redukcji prędkości. Jedynie w obszarze m. Czersk pasy ruchu mają szerokość 3,5 m z uwagi na zastosowaną szerokość pasów ruchu na wcześniej wykonanej przebudowie drogi na odcinku niemal całej miejscowości. Na całym odcinku poza tymi miejscowościami droga przebiega poza terenami zabudowanymi. Na wszystkich odcinkach poza obszarami zabudowanymi zastosowano przekrój o szerokości jezdni 7 m z obustronnymi poboczami utwardzonymi szerokości 1,0 m. Zastosowanie poboczy utwardzonych tej szerokości podyktowane jest głównie potrzebą utrzymania jednolitego przekroju tej drogi na odcinku województwa pomorskiego.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego odcinka DK nr 22:

- klasa techniczna drogi: GP;
- prędkość projektowa:
 - 80 km/h – teren niezabudowany
 - 60 km/h — teren zabudowany;

- prędkość miarodajna:
 - 100 km/h — teren niezabudowany;
 - 70 km/h — teren zabudowany;
- kategoria obciążenia ruchem: KR 4;
- krętość drogi: 4 st/km;
- obciążenie konstrukcji nawierzchni: 115 kN/oś;
- poziom swobody ruchu: rok 2040 D;
- przekrój poprzeczny: 1x2;
- szerokość pasów ruchu poza terenem zabudowy (oraz w Czersku): 3,50 m; > szerokość pasów ruchu na terenie zabudowy (m. Ryteł i Gutowiec): 3,25 m; > utwardzone pobocze: 1,0 m (0,5 m);
- minimalna szerokość ciągów pieszo-rowerowych (dwukierunkowych): 2,55 m;
- minimalna szerokość chodników: 2 m (1,5 m);
- minimalna szerokość pobocza: 1,50 m;
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających: 25 m/30 m;
- skrajnia pionowa: 4,70 m;
- klasa obciążeń obiektów mostowych: A.

Na całej długości projektowanego odcinka drogi po lewej stronie korpusu drogowego zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy szer. 2,55 m o nawierzchni bitumicznej. Stanowi on część regionalnej trasy rowerowej oznaczonej numerem 122. Ciąg ten został doprowadzony do starodroża drogi krajowej nr 22 w kierunku Chojnic (zakończony ok. km 254+000).

Wyłącznie na krótkich odcinkach w obszarach zabudowanych ciąg pieszo-rowerowy niemal przylega do jezdni. Na pozostałych odcinkach jest od niej odsunięty na odległość kilku metrów — najczęściej min. 7 m.

Ciąg pieszo-rowerowy na odcinku między Rytelem a Czerskiem na kilku fragmentach włącza się w istniejący ciąg pieszo-rowerowy (bez jego przebudowy). Co ok. 500 m (na obszarze miejscowości co ok. 200 m) wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowane zostały punkty postoju dla rowerzystów w postaci poszerzonego pobocza ciągu o wymiarach 2 x 4 m. Co ok. 3-4 km zaprojektowano dla rowerzystów większe miejsca parkingowe o wymiarach ok. 30 m².

Na odcinku drogi krajowej nr 22 od km 254+000 do km 254+570 zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy także po prawej stronie drogi krajowej aby umożliwić dojście i dojazd mieszkańcom okolicznej zabudowy do przystanków autobusowych zlokalizowanych przy skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2628G.

Na odcinku całej miejscowości Ryteł zaprojektowano ciągi pieszo-rowerowe dwukierunkowe po obu stronach OK nr 22. Na odcinku obszaru zabudowanego m. Czersk od km 276+670 zaprojektowane są niezależne chodniki i drogi rowerowe dwukierunkowe po obu stronach drogi krajowej nr 22.

Poza projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym na całym odcinku projektowanej drogi po jej przeciwnej stronie projektuje się na niektórych odcinkach chodniki szer. 2.0 m. Występują one zawsze na dojazdach do przystanków autobusowych oraz dodatkowo w miejscowościach: Jeziorki, Gutowiec, Czersk oraz pomiędzy Rytelem a m. Kaliska.

We wszystkich lokalizacjach istniejących przystanków autobusowych zaprojektowane zostały zatoki autobusowe z peronami. Łącznie zaprojektowano 30 przystanków autobusowych.

Z uwagi na konieczność poprawy bezpieczeństwa ruchu konieczne jest przebudowanie na rozbudowywanym odcinku drogi krajowej nr 22 szeregu skrzyżowań z drogami publicznymi.

Skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2628G w km 254+565 (teren niezabudowany) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane czterowłotowe. Na obu wlotach drogi krajowej zaprojektowane zostały dodatkowe pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie drogi krajowej od strony Ryteła i obu wlotach drogi powiatowej zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Przy skrzyżowaniu na obu wlotach drogi krajowej nr 22 zaprojektowano przystanki autobusowe nieco odsunięte od wlotów drogi powiatowej w celu zapewnienia widoczności na skrzyżowaniu. Droga powiatowa zostanie przebudowywana na odcinku ok. 190 m.

Przy skrzyżowaniu znajduje się pomnik upamiętniający bitwę pod Krojantami, która odbyła się 1 września 1939 r. Upamiętnia on szarżę 18 Pułku Ułanów na oddziały niemieckie. Ze względu na potrzebę umożliwienia zaparkowania w pobliżu pomnika na wylocie drogi powiatowej w kierunku Krojant zaprojektowano w bezpośrednim sąsiedztwie pomnika 9 miejsc postojowych. Także w pobliżu pomnika zlokalizowano parking dla rowerzystów poruszających się projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż drogi krajowej nr 22.

Skrzyżowanie z drogą gminną 239002G w km 255+490 (teren niezabudowany) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Ze względu na usprawnienie i bezpieczeństwo ruchu zaprojektowany został dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w lewo z kierunku Chojnic. Na wlocie drogi gminnej od strony m. Jabłonka zaprojektowano przejazd dla rowerzystów. Przy skrzyżowaniu na obu wlotach drogi krajowej nr 22 zaprojektowano przystanki autobusowe. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku ok. 85 m.

Skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2623G w km 257+503 (teren niezabudowany m. Jeziorki) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Droga powiatowa zostanie przebudowywana na odcinku ok. 185 m.

Skrzyżowanie z drogą gminną 239003G w km 257+794 (teren niezabudowany m. Jeziorki) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Cztery wloty będzie stanowił wjazd na stację paliw i duży parking dla samochodów ciężarowych. Ze względu na usprawnienie i bezpieczeństwo ruchu zaprojektowane zostały dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w lewo z obu kierunków drogi krajowej. Zaprojektowano także dodatkowy pas dla pojazdów skręcających w prawo w kierunku stacji paliw z drogi krajowej z kierunku Rytle. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku ok. 15 m.

Zjazd na drogę leśną z dopuszczeniem ruchu pojazdów w km 260+407 (teren niezabudowany) został zaprojektowany w formie skrzyżowania z dodatkowym pasem dla pojazdów skręcających w lewo z DK nr 22 z kierunku Chojnic. Na wlocie drogi leśnej zaprojektowano przejazd dla rowerzystów. Droga leśna zostanie przebudowywana na odcinku ok. 25 m.

Skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2627G w km 261+030 (teren niezabudowany) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe. Na wlocie drogi powiatowej zaprojektowano przejazd dla rowerzystów. Droga powiatowa zostanie przebudowywana na odcinku ok. 40 m.

Skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2627G w km 261+309 (teren niezabudowany) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe. Przy skrzyżowaniu na obu wlotach drogi krajowej nr 22 zaprojektowano przystanki autobusowe nieco odsunięte od wlotu drogi powiatowej w celu zapewnienia widoczności na skrzyżowaniu. Droga powiatowa zostanie przebudowywana na odcinku ok. 30 m.

Skrzyżowanie z drogą gminną 224252G (ul. Ułańska) w km 262+737 (teren zabudowany m. Ryteł) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Zaprojektowano dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z kierunku Czerska osłonięty z obu stron wyspami. Wlot drogi gminnej zaprojektowano w formie wyniesionego do poziomu drogi rowerowej tak jak wjazdy. Nawierzchnia drogi gminnej w obszarze skrzyżowania wykonana zostanie z kostki betonowej. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku ok. 30 m od krawędzi jezdni drogi krajowej.

Skrzyżowanie z drogą gminną 224250G (ul. Wspólna) w km 263+032 (teren zabudowany m. Ryteł) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Zaprojektowano dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z kierunku Czerska osłonięty z obu stron wyspami. Wlot drogi gminnej zaprojektowano w formie wyniesionego do poziomu drogi rowerowej tak jak wjazdy. Nawierzchnia drogi gminnej w obszarze skrzyżowania wykonana zostanie z kostki betonowej. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku ok. 20 m od krawędzi jezdni drogi krajowej.

Skrzyżowanie z drogą gminną 224249G (ul. Bursztynowa) w km 263+103 (teren zabudowany m. Ryteł) — brak jest obecnie bezpośredniego połączenia obu dróg. Połączone są one jedynie chodnikiem i tak też zostanie w stanie projektowanym.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 224212G (ul. Dworcowa) i z drogą gminną 224211G (ul. Raciążska) w km 263+296 (teren zabudowany m. Rytel) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Na obu wlotach OK zaprojektowane zostały dodatkowe pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie drogi krajowej od strony Chojnic i obu wlotach dróg gminnych zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Drogi gminne zostaną przebudowywane na odcinku ok. 20 m każda.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 224212G (ul. Dworcowa) i z drogą gminną 224243G (ul. Piaskowa) w km 263+439 (teren zabudowany m. Rytel) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Zlikwidowany zostanie wlot ul. Dworcowej. Wlot ulicy Piaskowej zostanie podgięty aby krzyżował się z drogą krajową pod kątem zbliżonym do prostego. Na wlocie drogi krajowej z kierunku Czerska zaprojektowany został dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie drogi krajowej od strony Chojnic i wlocie drogi gminnej zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku ok. 35 m każda. Ciąg pieszo-rowerowy z lewej strony DK nr 22 będzie miał odgałęzienie w kierunku ul. Dworcowej tak jak przebiega obecnie ciąg pieszo-rowerowy „Kaszubska marszruta”.

Skrzyżowanie z drogą powiatową 2626G i z drogą gminną (ul. Nad Kanałem) w km 263+786 (teren zabudowany m. Rytel) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie zwykle czterowlotowe. Wlot ul. Nad Kanałem będzie jednokierunkowy — tylko wyjazd w kierunku drogi krajowej. Na obu wlotach drogi krajowej nr 22 zaprojektowane zostały rozdzielające kierunki ruchu wyspy w krawężniku obniżonym o szerokości 1,5 m. Na obu wlotach dróg bocznych zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Drogi boczne zostaną przebudowywane na odcinku do 30 m każda.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 224217G (ul. Kowalkowskiego) i z drogą gminną 224188G (ul. Jatowska) w km 264+060 (teren zabudowany m. Rytel) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Na obu wlotach DK zaprojektowane zostały dodatkowe pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie drogi krajowej od strony Chojnic i obu wlotach dróg gminnych zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Drogi gminne zostaną przebudowywane na odcinku do 30 m każda.

Skrzyżowanie z drogą gminną 224231G (ul. Brzozowa) w km 264+236 (teren zabudowany m. Rytel). W związku z budową ul. Nagierskiego brak będzie bezpośredniego połączenia obu dróg. Połączone one będą jedynie chodnikiem. Zabudowa przy ul. Brzozowej będzie miała połączenia z innymi drogami publicznymi za pośrednictwem ul. Chłopowskiej i ul. Jodłowej. Zgodnie z informacjami uzyskanymi z Gminy Czersk wydana została decyzja ZRID na budowę ul. Jodłowej ale nie jest jeszcze znany termin jej budowy. W przypadku wykonania rozbudowy DK nr 22 przed budową tej ulicy konieczne będzie wykonanie czasowego połączenia ul. Brzozowej z drogą krajową nr 22 w miejscu jej istniejącego wlotu.

Skrzyżowanie z drogą gminną na działce 502/3 w km 264+270 (teren zabudowany m. Rytel) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Zaprojektowano dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z kierunku Czerska osłonięty z obu stron wyspami. Wlot drogi gminnej zaprojektowano w formie wyniesionego do poziomu drogi rowerowej tak jak wjazdy. Nawierzchnia drogi gminnej w obszarze skrzyżowania wykonana zostanie z kostki betonowej. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku ok. 30 m od krawędzi jezdni drogi krajowej.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 224242G (ul. Nagierskiego) w km 264+394 (teren zabudowany m. Rytel) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Na wlocie drogi krajowej z kierunku Chojnic zaprojektowany został dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie drogi krajowej od strony Czerska i wlocie drogi gminnej zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Droga gminna zostanie budowana na odcinku ok 12 m.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 224244G (ul. Malinowa) w km 264+600 (teren zabudowany m. Rytel) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Zaprojektowano dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z kierunku Chojnic osłonięty z obu stron

wypami. Wlot drogi gminnej zaprojektowano w formie wyniesionego do poziomu drogi rowerowej tak jak wjazdu. Nawierzchnia drogi gminnej w obszarze skrzyżowania wykonana zostanie z kostki betonowej. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku ok. 10 m od krawędzi jezdni drogi krajowej.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 224235G (ul. Kwiatowa) i drogą gminną nr 224189G (ul. Polna) w km 264+691 (teren zabudowany m. Rytel) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Zaprojektowano dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z obu kierunków osłonięte wypami. Wloty drogi gminnej zaprojektowano w formie wyniesionego do poziomu drogi rowerowej tak jak wjazdu. Nawierzchnia dróg gminnych w obszarze skrzyżowania wykonana zostanie z kostki betonowej. Drogi gminne zostaną przebudowywane na odcinku ok. 10 m (ul. Kwiatowa) i 30 m (ul. Polna) od krawędzi jezdni drogi krajowej.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 224192G i drogą gminną nr 224190G w km 266+369 (teren niezabudowany m. Kaliska) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie zwykle czterowlotowe. Na wlocie drogi gminnej nr 224192G zaprojektowano przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów. Drogi gminne zostaną przebudowywane na odcinku do 45 m każdy od krawędzi jezdni drogi krajowej.

Skrzyżowanie z drogą powiatowa nr 2606Q w km 268+424 (teren niezabudowany) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie zwykle czterowlotowe. Droga powiatowa zostanie w przebudowywana na odcinku ok. 80 m.

Skrzyżowanie z drogą gminną (ul. Szkolna) i z drogą gminną (ul. Polna) w km 269+200 (teren zabudowany m. Gutowiec) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe o rozsuniętych wlotach. Pomiedzy wlotami obu dróg zaprojektowany został azyl (dodatkowy pas ruchu) dla pojazdów skręcających w lewo z drogi krajowej. Na wlocie OK od strony Czerska zaprojektowano przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów. Na skrzyżowaniu skorygowane zostały także wyłukowania wlotów aby usprawnić ruch skręcających pojazdów ciężarowych. Drogi gminne zostaną przebudowywane na odcinku do 30 m każda.

Skrzyżowanie z drogami gminnymi (ul. Jatowska i ul. Kręta) w km 269+546 (teren zabudowany m. Gutowiec) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe. Zaprojektowano dodatkowe pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z kierunku Chojnic i Czerska osłonięte z obu stron wypami. Oba wloty dróg gminnych zaprojektowano w formie wyniesionego do poziomu drogi rowerowej tak jak wjazdu. Nawierzchnia obu dróg gminnych w obszarze skrzyżowania wykonana zostaną z kostki betonowej. Na obu wylotach OK ze skrzyżowania zaprojektowane zostały zatoki autobusowe. Na wlocie od strony Chojnic zaprojektowane zostało przejście dla pieszych w azylu. Obie drogi gminne zostaną przebudowywane na odcinku ok. 20 m od krawędzi jezdni drogi krajowej.

Skrzyżowanie z drogą gminną (ul. Dworcowa) w km 269+772 (teren zabudowany m. Gutowiec) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Na wlocie OK od strony Rytle zaprojektowany został dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie drogi krajowej od strony Czerska i wlocie drogi gminnej zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku do 25 m.

Skrzyżowanie z drogą gminną (ul. Krótka) w km 270+227 (teren zabudowany m. Gutowiec) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Zaprojektowano dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z kierunku Rytle osłonięty z obu stron wypami. Na wlocie OK od strony Czerska oraz wlocie drogi gminnej zaprojektowano przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku do 25 m. Całe skrzyżowanie będzie oświetlone.

Skrzyżowanie z drogą gminną (ul. Leśna) w km 270+429 (teren zabudowany m. Gutowiec) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Na wlocie drogi krajowej od strony Czerska zaprojektowany został dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie drogi krajowej od strony Rytle i wlocie drogi gminnej zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Na obu wylotach DK ze skrzyżowania zaprojektowane zostały zatoki autobusowe. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku do 30 m.

Skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2616G w km 271+358 (teren niezabudowany) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Zaprojektowano dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z kierunku Chojnic osłonięty z obu stron wyspami. Na obu wylotach drogi krajowej ze skrzyżowania zaprojektowane zostały zatoki autobusowe. Droga powiatowa zostanie przebudowywana na odcinku do 30 m.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 224010G w km 273+708 (teren niezabudowany) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie zwykle trójwlotowe. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku ok. 60 m od krawędzi jezdni drogi krajowej.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 223047G (ul. Łąkowa) w km 276+198 (teren niezabudowany m. Czersk) zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane trójwlotowe. Na wlocie DK od strony Czerska zaprojektowany został dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie drogi krajowej od strony Rytla i wlocie drogi gminnej zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów. Na obu wylotach drogi krajowej ze skrzyżowania zaprojektowane zostały zatoki autobusowe. Droga gminna zostanie przebudowywana na odcinku do 40 m.

Skrzyżowanie z drogą gminną nr 223014G (ul. Polna) w km 276+902 (teren zabudowany m. Czersk) znajduje się poza zakresem opracowania. W zakresie opracowania jest wlot DK na skrzyżowanie od strony Rytla. Skrzyżowanie zarówno w stanie istniejącym jak i w stanie projektowanym jest skrzyżowaniem skanalizowanym trójwlotowym. Na wlocie drogi krajowej od strony Rytla zaprojektowany został dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie drogi krajowej od strony Czerska i wlocie drogi gminnej zlokalizowane zostaną przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów.

Oprócz wymienionych powyżej skrzyżowań na projektowanym odcinku DK nr 22 zaprojektowano przebudowę kilkudziesięciu istniejących zjazdów na przyległe do drogi działki w przypadkach, w których ich likwidacja uniemożliwiałaby dostęp do drogi publicznej.

W związku z koniecznością zapewnienia obsługi przyległych działek budowlanych w miejscu istniejącej drogi gruntowej zaprojektowano dodatkową jezdnię po lewej stronie drogi krajowej na odcinku od km 255+000 do km 255+400. Dodatkowa jezdnia będzie miała długość ok. 500 m i połączona zostanie do drogi gminnej nr 239002G. Dodatkowa jezdnia będzie posiadała parametry drogi klasy D jednojezdniowej, jednopasowej z mijankami.

Odwodnienie DK 22 poza terenem zabudowanym odbywać się będzie poprzez system rowów drogowych oraz lokalnie za pomocą ścieków drogowych, włączonych poprzez wpusty do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Na terenach zabudowanych zaprojektowano kanalizację deszczową. Wpusty i część studni rewizyjnych wyposażono w osadniki.

Odbiornikami wód opadowych będą zbiorniki infiltracyjne, rowy drogowe, rowy melioracji szczegółowej oraz cieki: Suska Struga, rzeka Brda, kanał Brdy, Czerska Struga.

Zestawienie cieków oraz rowów melioracji szczegółowej

Lp.	Orientacyjny km drogi	Odbiornik
1	260+336	Suska Struga
2	263+680	rzeka Brda
3	263+805	kanał Brdy
4	274+280	row melioracji szczegółowej
5	275+620	row melioracji szczegółowej
6	276+365	Czerska Struga

Ze względu na występowanie na części terenu dobrych warunków gruntowych odprowadzenie wód opadowych na tych obszarach będzie się odbywało poprzez wsiąkanie w rowach. Tam, gdzie warunki gruntowe są gorsze lub spadki rowów większe, zastosowano zbiorniki infiltracyjne oraz retencyjno-infiltracyjne. Zbiorniki przyjęto jako ziemne, otwarte.

Lokalizacja oraz podstawowe parametry projektowanych zbiorników

Nr zbiornika	— km i strona drogi DK22	Dopływ do zbiornika Q _{maxdopi} [dm ³ /s]	Poj. zbiornika Vol)]. [l ^{1/13}]	Pow. dna lni ²¹	Rzędna dna H _{dna} [m n.p.m.1]	Typ zbiornika
1	254+950 L	1200	375	375	151,15	infiltracyjny
2	256+930 L	97	75	75	154,65	infiltracyjny
3	257+900 P	172	188	258	148,15	infiltracyjny
4	259+185 L	133	135	140	133,15	retencyjno-infiltracyjny
5	262+600 P	109	360	600	121,05	infiltracyjny
6	265+000 P	180	250	500	124,15	infiltracyjny
7	269+150 L	294	550	525	138,65	infiltracyjny

W związku z przebudową przepustu konieczna będzie przebudowa istniejącego rowu melioracyjnego R-41. Przebudowa polegać będzie na korekcie trasy rowu R-41 — dostosowanie przebiegu rowu do projektowanego przepustu.

W tabeli poniżej przedstawiono wykaz przepustów przewidzianych do przebudowy w ramach analizowanego przedsięwzięcia ze wskazaniem sposobów ich dostosowania do migracji płazów i innych małych zwierząt.

Lokalizacja oraz parametry przepustów planowanych do przebudowy i projektowanych

Lp.	Lokalizacja [km]	Wymiary w świetle stan istniejący B x H lub średnica [cm]	Długość stan istniejący (m)	Funkcja stan istniejący i inne uwagi	Wymiary w świetle (projektowane) B x H lub średnica (cm)	Długość (projektowana) (m)	Funkcja (projektowana) i inne uwagi
1	256+943	60x70	20,50	row drogowy /melioracje	120	24,65	row drogowy — mokry
2	258+639	100	19,50	row drogowy	120	24,80	row drogowy — suchy
3	274+288	80	17,70	row melioracyjny R-41	180 x 150	18,25	row melioracyjny R-41 (z półkami dla małych zwierząt i płotkami naprowadzającymi)
4	275+622	60 x 100	16,20	row melioracyjny R-41	180 x 150	17,7	row melioracyjny R-41 (z półkami dla małych zwierząt i płotkami naprowadzającymi)

Jak wspomniano w raporcie o oś wszystkie istniejące obiekty mostowe na projektowanym odcinku zostały wyremontowane na przestrzeni ostatnich kilku lat i są w dobrym stanie technicznym. Ze względu na projektowane rozwiązania w zakresie rozbudowy drogi krajowej nr 22 przewiduje się, że:

- most M-1 nad rzeką Suska Struga - km 260+332,27 — ograniczona przebudowa ze względu na poszerzenie jezdni (dochodzi dodatkowy pas dla pojazdów skręcających);
- most M-2 nad rzeką Brda - km 263+680 — brak potrzeby przebudowy;
- most M-3 nad Kanałem Brdy - km 263+805 — brak potrzeby przebudowy;
- most M-4 nad rzeką Czerska Struga - km 276+365 — brak potrzeby przebudowy;
- kładka K-1 nad rzeką Suska Struga — km 260+331,87 — budowa nowej kładki;
- kładka K-2 nad rzeką Czerska Struga — km 276+365 (w ciągu istniejącego ciągu pieszo-rowerowego) — brak potrzeby przebudowy.
- kładka K-2 nad rzeką Czerska Struga — km 276+365 (w ciągu istniejącego ciągu pieszo-rowerowego) — brak potrzeby przebudowy.

Przebudowa obiektu MS-1 wynika z konieczności poszerzenia nawierzchni jezdni na obiekcie o trzeci pas ruchu (dla pojazdów skręcających w lewo). Nie wymaga to poszerzenia samej konstrukcji obiektu ale przebudowę w zakresie zmiany lokalizacji krawężników na obiekcie mostowym i całego zakresu robót z tym związanych. Dodatkowo konieczne jest wykonanie obok tego mostu nowej kładki pod ciąg pieszo-rowerowy o szerokości ok 2,95 m w świetle pochwyty.

Most M-1 nad rzeką Suska Struga

- kilometraż obiektu:
 - ❖ w ciągu pieszo-rowerowym: 1+731 km;
 - ❖ w ciągu DK22: 260+332,27 km;
- przekrój podłużny obiektu:
 - ❖ długość obiektu (długość ustroju nośnego w osi niwelety): ok. 5,8 m;
 - ❖ rozpiętości przęseł w świetle podpór: ok. 3 m;
- skrajnia pionowa pod obiektem:
 - ❖ ciek wodny: ok. 2,5 m.

Kładka nad rzeką Suska Struga w ciągu pieszo rowerowego L-03

Z uwagi na brak możliwości przeprowadzenia ciągu pieszo-rowerowego L-03 po istniejącym obiekcie (brak wystarczającego miejsca), przewidziano budowę kładki w km 260+331,87 nad rzeką Suska Struga, w obrębie istniejącego obiektu.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej kładki:

- kilometraż obiektu
 - ❖ w ciągu pieszo-rowerowym: 1+731 km;
 - ❖ w ciągu DK 22: 260+331,87 km;
- przekrój podłużny obiektu:
 - ❖ długość obiektu: 5,95 m;
 - ❖ rozpiętości przęseł w świetle podpór: 5,15 m;
- skrajnia pionowa pod obiektem:
 - ❖ ciek wodny: ok. 2,8 m;
- przejście dla zwierząt w postaci gabionów o szerokości 1 m;
- brzegi rzeki przy obiekcie umocnione koszami gabionowymi.

Projektowane oświetlenie drogi krajowej nr 22 będzie wykonane na następujących odcinkach:

od km 254+400 do km 254+820;

od km 257+220 do km 258+050;

od km 262+550 do km 266+140;

od km 269+000 do km 270+710;

od km 276+080 do km 276+883.

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

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia, na etapie realizacji inwestycji, prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, surowców, paliw oraz energii. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to 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.

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt wykonawczy. Do budowy częściowo będą mogły być wykorzystane odpady, które zostaną wytworzone w ramach realizacji inwestycji.

W raporcie ooś wskazano szacunkowe ilości planowanych do wykorzystania wybranych surowców, wody, paliw oraz energii:

- woda: ok. 2 500-3 000 m³;
- paliwa płynne (olej napędowy): do ok. 120 Mg;
- beton asfaltowy: ok. 16-17 tys. m³;
- kruszywa na podbudowy: ok. 78-80 tys. m³;
- wykopy w ilości: ok. 110-120 tys. m³;
- nasypy w ilości: ok. 45-47 tys. m³;
- humusowanie: ok. 9-11 tys. m³;
- energia elektryczna: ok. 3 500 000 kWh;

zapotrzebowanie na energię elektryczną planuje się pokryć z istniejącej sieci energetycznej lub za pomocą agregatów prądotwórczych.

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 socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników.

W ramach realizacji inwestycji zostanie wykonana rozbiórka nawierzchni wszystkich istniejących odcinków dróg, które podlegają przebudowie, a mają utwardzone nawierzchnie. Rozbiórce lub przebudowie będą podlegać także wszystkie wskazane do wyburzenia elementy istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją takie jak: przepusty, elementy kanalizacji deszczowej, oświetlenie drogi itp. Szacuje się, że w wyniku tych prac powstanie:

- rozbiórka nawierzchni DK22: 203 000 m²;
- rozbiórka nawierzchni pozostałych: ok. 30 000 m²;
- rozbiórka wiat przystankowych: 21 szt.

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.

Szacunkowe ilości odpadów powstających w fazie realizacji przedstawia poniższa tabela.

Orientacyjne ilości odpadów, które mogą powstać w trakcie realizacji inwestycji wraz ze wskazaniem sposobu postępowania z nimi

Rodzaj odpadu	Kod	Prognozowana ilość [Mg]	Sposób zagospodarowania
Odpadowa masa roślinna	02 01 03	24	Przekazanie bezpośrednio do regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych
Opakowania z papieru i tektury	15 01 01	10	Przekazanie do odzysku

Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10	04	Przekazanie do unieszkodliwienia
Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ściěrki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (ściěrki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	5	Przekazanie do unieszkodliwienia
Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160209 i 160212	16 02 13*	60	Przekazanie do unieszkodliwienia
Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	2 000	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar — na składowisko
Gruz ceglany	17 01 02	50	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar — na składowisko
Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	17 01 03	90	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar — na składowisko
Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglanoego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje niebezpieczne	17 01 06	65	Przekazanie do unieszkodliwienia
Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanoego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	70	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar — na składowisko

Rodzaj odpadu	Kod	Prognozowana ilość (Mg)	Sposób zagospodarowania
Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	1 000	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar — na składowisko
Inne niewymienione odpady	17 01 82	75	Przekazanie do unieszkodliwienia
Drewno	17 02 01	30	Przekazanie do unieszkodliwienia
Asfalt zawierający smołę	17 03 01	5	Przekazanie do unieszkodliwienia
Żelazo i stal	17 04 05	130	Przekazanie do odzysku
Mieszanki metali	17 04 07	9	Przekazanie do odzysku
Kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne	17 04 10	3	Przekazanie do unieszkodliwienia
Kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11	3	Przekazanie do odzysku
Gleba i ziemia, w tym kamienie zawierające substancje niebezpieczne (zanieczyszczone olejami mineralnymi)	17 05 03	11	Przekazanie do unieszkodliwienia
Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	12 000	Wykorzystanie na miejscu; nadmiar — na składowisko
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
Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	4	Przekazanie bezpośrednio do regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych
Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	20 03 04	13	Przekazanie do unieszkodliwienia

Gospodarkę odpadami Wykonawca będzie prowadzić zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 779 z późn. zm.) w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, przez wstępne gromadzenie 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 gromadzenia odpadów, pojemniki lub kontenery będą oznakowane w miarę potrzeb kodem danego rodzaju odpadu lub nazwą, mając na celu ich selektywne gromadzenie. 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 gromadzenia odpadów zostaną zlokalizowane na terenie zapleczy budowy.

Szacowane ilości odpadów powstających na etapie eksploatacji przedstawiono w poniższej tabeli.

Orientacyjne ilości odpadów, które mogą powstać w trakcie użytkowania drogi

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów [Mg/rok]
13 05 01*	odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	500
13 05 08*	mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach	350
15 01 01	opakowania z papieru i tektury	500
15 01 02	opakowania z tworzyw sztucznych	100
15 01 03	odpady z drewna	250
15 01 04	odpady z metali	500
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

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów [Mg/rok]
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, zawierająca substancje niebezpieczne (np. PCB)	600
20 02 01	odpady ulegające biodegradacji	225
20 02 02	gleba i ziemia, w tym kamienie	250
20 03 03	odpady z czyszczenia ulic i placów	250
20 03 04	szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	125

Istnieje ponadto możliwość powstawania innych odpadów 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).

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

W fazie eksploatacji głównym źródłem zanieczyszczeń na przedmiotowej inwestycji będą poruszające się pojazdy.

Analizę rozkładu przestrzennego zanieczyszczeń powietrza na etapie eksploatacji planowanej inwestycji wykonano dla roku 2022 oraz 2032. Do prognozy zastosowano program Operat FB, korzystającego z modelu Caline3. Model ten jest zgodny z metodyką zawartą w rozporządzeniu

Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16, poz. 87).

Jak wynika z przedłożonych w raporcie oś obliczeń realizacja i eksploatacja analizowanej inwestycji nie będą stanowić zagrożenia dla stanu sanitarnego powietrza. Analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, że dla żadnego z analizowanych zanieczyszczeń nie będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Przekroczenia nie wystąpią zarówno w przypadku stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ze względu na ochronę roślin.

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, wystąpi lokalnie pogorszenie się klimatu akustycznego. Źródłem hałasu wytwarzanego na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia budowlane, tj.: koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki, betoniarki, jak również pojazdy ciężarowe dowożące na teren budowy kruszywa, elementy zbrojeniowe, beton, elementy betonowe, masy bitumiczne i inne materiały budowlane, oraz wywożące odpady i urobek z budowy.

W raporcie oś po przeanalizowaniu dostępnych publikacji naukowych stwierdzono, że w odległości 10 m od pracującego sprzętu budowlanego hałas kształtuje się najczęściej na poziomie 70-80 dB, sporadycznie osiągając wartość 85 dB. Zasięg pogorszenia klimatu akustycznego można więc określić na 100-150 m od zgrupowania maszyn i sprzętu budowlanego. Teren intensywnych prac, a wraz z nim obszar narażony na omawiane oddziaływania będzie się przesuwiał zgodnie ze specyfiką realizacji przedmiotowej inwestycji.

Oddziaływania te ustąpią wraz z zakończeniem robót. Ponadto zgodnie zobowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu.

W fazie eksploatacji głównym źródłem hałasu na analizowanym obszarze będą pojazdy samochodowe poruszające się po projektowanej trasie. Poziom hałas będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów geometrycznych projektowanej drogi.

W rejonie projektowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny, które podlegają ochronie akustycznej. Bezpośrednio wzdłuż terenu przedsięwzięcia, a w szczególności, gdy droga przebiega przez miejscowości: Ryteł, Gutowiec i Czersk, znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, mieszkaniowo-usługowej, zagrodowej, tereny usług oświaty,

Mając na uwadze bliskie sąsiedztwo terenów chronionych akustycznie tutaj organ ograniczył czas wykonywania prac i robót budowlanych, związanych z realizacją przedsięwzięcia, w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej do pory dnia (6:00-22:00).

W raporcie oś przeprowadzono obliczenia, na których podstawie oszacowano spodziewane poziomy hałas i zasięgi jego oddziaływania wokół rozbudowanej drogi, w czasie jej eksploatacji. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano dla następujących horyzontów czasowych:

- 2022 r.: rok oddania analizowanego odcinka do eksploatacji;
- 2032 r.: 10 lat po oddaniu inwestycji do użytku.

Prognozę równoważonego poziomu hałasu wykonano w oparciu o program SoundPLAN wersja 7.4. Do wykonania prognoz przyjęto francuską metodę obliczeniową NMPB Routes-96 (Guide du Bruit). Model obliczeniowy jest zgodny z normą z normą PN-ISO 9613-2:2002.

Jak wynika z przeprowadzonej analizy akustycznej, wykonanej na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na elewacjach budynków w terenach chronionych akustycznie, zarówno w 2022 jak i w 2032 roku wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu zarówno dla pory nocnej jak i dla pory dziennej. W zakresie przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku znajdują się obszary chronione akustycznie nawet do kilkunastu metrów od jezdni.

W roku oddania inwestycji do użytku (2022) przeprowadzona analiza wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na elewacjach budynków w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 8,0 dB, w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 8,8 dB.

Przekroczenia dotyczyły 122 spośród 134 badanych obiektów. Natomiast po 10 latach użytkowania przedmiotowego odcinka drogi krajowej 22 przeprowadzona symulacja propagacji hałasu wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na elewacjach budynków w porze dziennej w

granicach od 5,9 do 6,1 dB, w porze nocnej w granicach od 0,2 do 6,5 dB, na 126 budynkach spośród 134 ujętych w strefie ochrony akustycznej.

W celu ochrony akustycznej, autorzy raportu ooś zaproponowali jako działania minimalizujące oddziaływanie akustyczne, m.in. zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości o skutecznej redukcji hałasu na poziomie 3 dB na całym analizowanym odcinku, a także montaż 62 ekranów akustycznych.

Ekran w wariancie maksymalnym zaproponowano kierując się jako jedynym kryterium ich lokalizacji i parametrów zapewnienie maksymalnej skutecznej ochrony akustycznej. Jednak biorąc pod uwagę uwarunkowania lokalne i specyfikę zwartej zabudowy zlokalizowanej blisko drogi krajowej nr 22 wykonanie większości ekranów okazało się niemożliwa. Kierując się zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, wpływem na krajobraz oraz uwzględniając oddziaływanie na zabytki objęte ochroną konserwatorską zmodyfikowano liczbę możliwych do wykonania ekranów akustycznych. Ostatecznie zaplanowano wykonanie 6 ekranów akustycznych.

Montaż ekranów akustycznych zaproponowano dla receptorów nr: P075, P076, P077, P003, P099, P102, P054, P120.

W tabeli poniżej przedstawiono lokalizację i parametry ekranów akustycznych (lokalizacja, wysokość, typ).

Lokalizacja i parametry geometryczne projektowanych ekranów akustycznych

Numer ekranu	Początek (km)	Koniec (km)	Strona drogi	Wysokość (m)	Długość ekranu (m)	Rodzaj ekranu	Uwagi
E_1	255+098	255+223	lewa	3	125	mieszany	Ekran służy ochronie budynków z nr receptora P075, P076, P077
E_2	255+250	255+316	prawa	3	66	mieszany	Ekran służy ochronie budynków z nr receptora P003
E_3	263+398	263+445	lewa	5	48	mieszany	Ekran służy ochronie budynków z nr receptora P099
E_4	263+595	263+637	lewa	3,5	42	mieszany	Ekran służy ochronie budynków z nr receptora P102
E_5	269+426	269+536	prawa	3,5	52	mieszany	Ekran (w skróconej formie) służy ochronie budynku z nr receptora P054
E_6	269+550	269+593	lewa	3	43	mieszany	Ekran służy ochronie budynków z nr receptora P120

Pomimo zastosowania ww. elementów minimalizujących oddziaływanie akustyczne inwestycji, w postaci nawierzchni o obniżonej hałaśliwości i 6 ekranów akustycznych nadal dochodzi do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W roku oddania inwestycji do użytku (2022) przeprowadzona analiza wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na elewacjach budynków w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 5,3 dB, w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 5,8 dB. Przekroczenia dotyczyły 82 spośród 134 badanych obiektów.

Natomiast po 10 latach użytkowania rozbudowanego odcinka drogi krajowej nr 22 przy zastosowaniu ww. środków minimalizujących przeprowadzona symulacja propagacji hałasu wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na elewacjach budynków w porze dziennej w granicach od 0,1 do 5,9 dB, w porze nocnej w granicach od 0,2 do 5,8 dB, na 97 budynkach spośród 134 ujętych w strefie ochrony akustycznej.

Celem kontroli spełnienia wymagań wartości propagacji hałasu na planowanym do rozbudowy odcinku drogi krajowej nr 22 zobowiązano Inwestora do ujęcia zagadnień oddziaływania na klimat akustyczny w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony przed hałasem, w analizie porealizacyjnej.

W trakcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia powstawanie drgań związane będzie głównie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, którego praca powoduje powstawanie wibracji. Są to głównie

maszyny służące do zagęszczania gruntu, warstw asfaltowych, urządzenia obrotowe. Zjawisko drgania ośrodka jest wykorzystywane podczas operacji przygotowania podłoża drogi, formowania nasypów oraz warstw podbudowy drogi i samej nawierzchni drogowej. Na obecnym etapie opracowania z uwagi na brak szczegółowego harmonogramu prac oraz liczby maszyn i czas ich pracy nie ma możliwości wykonania oszacowania zasięgu drgań na podstawie obliczeń. Drgania będą odczuwane głównie przez pracowników obsługujących maszyny budowlane, ale mogą mieć też wpływ na znajdujące się w pobliżu drogi obiekty, znajdujące się w nich urządzenia i ich mieszkańców.

Drgania mogą doprowadzić do uszkodzenia elementów nośnych obiektów (pęknięcia i rysy ścian nośnych, filarów), prowadząc tym samym do obniżenia ich wytrzymałości, a także uszkodzenia niekonstrukcyjne takie jak spękania tynków, czy rozluźnienie mocowań drzwi i okien.

W załączniku nr 3 do niniejszej decyzji, przedstawiono wykaz budynków zlokalizowanych w odległości do 20 m od zakresu przewidywanych prac, dla których na etapie wykonawstwa należy prowadzić monitoring stanu technicznego, ze względu na potencjalne zagrożenie.

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie są obecnie realizowane, ani nie jest planowana realizacja przedsięwzięć, których oddziaływanie mogłoby się kumulować z oddziaływaniem analizowanego przedsięwzięcia.

Ponadto w celu zminimalizowania skutków ewentualnego niekorzystnego oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na środowisko. Inwestor zobowiązuje się do stosowania następujących rozwiązań:

- stosowanie nowoczesnego sprzętu budowlanego sprawnego technicznie;
- ograniczenie do minimum pracy maszyn na biegu jałowym;
- wyposażenie placu budowy w przenośne sanitariaty dla pracowników i dbałość o ich systematyczne opróżnianie przez uprawnione podmioty;
- zadbanie, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie;
- stosowanie do podbudowy w miarę możliwości gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
- transportowanie mas bitumicznych wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu;
- prowadzenie robót nawierzchniowych (jeżeli jest to możliwe) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych;
- utrzymanie placu budowy i dróg dojazdowych (w tym jezdnię tego pasa ruchu, po którym będzie się odbywał ruch na czas rozbudowy) w stanie ograniczającym pylenie;
- prowadzenie wszelkich napraw sprzętu, tankowania maszyn i środków transportu poza terenem realizacji inwestycji, na terenach do tego przeznaczonych;
- selektywne magazynowanie wytwarzanych odpadów poszczególnych rodzajów;
- magazynowanie odpadów w sposób zabezpieczający przed ich rozprzestrzenianiem się oraz przed przenikaniem zanieczyszczeń do środowiska.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, jakim jest rozbudowa istniejącej drogi, nie należy się spodziewać negatywnego oddziaływania na krajobraz. Otoczenie drogi zostanie jednak uporządkowane i uzyska bardziej estetyczny wygląd.

Z uwagi na przebieg analizowanego odcinka drogi przez obszar, gdzie zabudowa zlokalizowana jest blisko drogi aspekt wpływu na krajobraz był jednym z elementów doboru zabezpieczeń akustycznych. Zastosowano dwa elementy — nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości oraz ekrany akustyczne. Zrezygnowano z lokalizowania ekranów w rejonie budynków zabytkowych, które powinny mieć odpowiednią ekspozycję. Nie projektowano również ekranów wyższych niż 6 m aby nie stały się dominantą w krajobrazie. Zważywszy na specyfikę układu przestrzenno-kulturowego przeanalizowano zaproponowane ekrany pod względem ich możliwości zapewnienia odpowiedniego dla drogi krajowej klasy GP poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD).

Z uwagi na skalę planowanego przedsięwzięcia i jego lokalizację, a także wielkość emisji, podczas realizacji przedsięwzięcia, 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.

Działając na podstawie art. 64 oraz 78 ust. 1 i 4 w związku z art. 71 ust. 1 i 2 ww. ustawy, Burmistrz Czerska pismem z dnia 18.12.2019 roku zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, który pismem z dnia 20.12.2019 roku przekazał sprawę Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Chojnicach z prośbą o przedstawienie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, postanowieniem znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.505.2019.JP.2 z dnia 04.03.2020 roku (data wpływu: 09.03.2020 r.), r.) po zapoznaniu się z kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz kierując się szczegółowymi uwarunkowaniami związanymi z kwalifikowaniem przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, a także szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko postanowił zakwalifikować przedmiotową inwestycję jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i uzgodnił z uwagi na oddziaływanie na obszary Natura 2000, nakładając jednocześnie konieczność sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach pismem z dnia 31.12.2019 r. (data wpływu 09.01.2020 r.), znak PSSE-NZ-9202-210/56/1/19, wyraził opinię, że realizacja przedsięwzięcia nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Chojnicach pismem z dnia 15.01.2020 r. (data wpływu 17.01.2020 r.), znak GD.ZZŚ.1.435.33.2019.AK wyraził opinię, że przedsięwzięcie nie wymaga potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Uwzględniając powyższe Burmistrz Czerska dnia 25.03.2020 r. wydał postanowienie WP.6220.13.2019 o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice – Czersk”, a także postanowienie zawieszające postępowanie do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Poprzez obwieszczenie zamieszczone na tablicach ogłoszeń: Urzędu Miejskiego w Czersku, Urzędu Gminy w Chojnicach, tablicach ogłoszeń w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia, stronie internetowej www.czersk.pl poinformował strony, że zostały wydane postanowienia:

- w sprawie obowiązku sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko
- w sprawie zawieszenia postępowania.

Dnia 14.12.2020 roku raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice – Czersk” został złożony.

Raport został opracowany przez: mgr Katarzynę Marandę, mgr inż. Grzegorza Gogolewskiego, mgr inż. Joannę Hatylak, mgr inż. Łukasza Pasternak, dr inż. Piotra Buczek, mgr Daniela Marandę.

Informacja i obwieszczenie o sporządzonym raporcie zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku EDOŚ, na tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Czersku, Urzędu Gminy w Chojnicach, tablicach ogłoszeń w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia, stronie internetowej www.czersk.pl. Nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dnia 21.12.2020 r. Burmistrz Czerska wydał postanowienie podejmujące postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia i jednocześnie na podstawie art. 77 ust 1, pkt. 1, ust. 2, ust. 4, art.71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach

oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U z 2021 r. poz. 247) wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (przedkładając raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia i wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 8 lutego 2021 roku, znak RDOŚ-Gd-WOO.4221.112.2020.JG.WR.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wezwał Inwestora o uzupełnienie informacji w raporcie. Złożone przez Inwestora uzupełnienie dnia 15.03.2021 roku Burmistrz Czerska przekazał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska. Obwieszczeniem znak WP.6220.13.2019 poinformował strony o możliwości zapoznania się uzupełnieniami raportu. Zostało ono umieszczone na tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Czersku, Urzędu Gminy w Chojnicach, tablicach ogłoszeń w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia, stronie internetowej www.czersk.pl. Nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4221.112.2020.JG.WR.5 z dnia 17 maja 2021 roku (data wpływu 20.05.2021 roku) zmienionym postanowieniem RDOŚ-Gd-WOO.4221.78.2021.WR.1 z dnia 02.07.2021 r. (data wpływu 02.07.2021 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uzgodnił warunki realizacji dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice – Czersk”. Następnie Burmistrz Czerska dnia 09.06.2021 r. i ponownie dnia 06.07.2021 r. wystąpił do Wójta Gminy Chojnice o zaopiniowanie projektu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice – Czersk”. Wójt Gminy Chojnice postanowieniem RŚiGN.6220.25.1.2019 z dnia 06.07.2021 r. zaopiniował bez uwag projekt decyzji.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, jakim jest rozbudowa istniejącej drogi, nie należy się spodziewać negatywnego oddziaływania na krajobraz. Otoczenie drogi zostanie jednak uporządkowane i uzyska bardziej estetyczny wygląd.

Z uwagi na przebieg analizowanego odcinka drogi przez obszar, gdzie zabudowa zlokalizowana jest blisko drogi aspekt wpływu na krajobraz był jednym z elementów doboru zabezpieczeń akustycznych. Zastosowano dwa elementy — nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości oraz ekrany akustyczne. Zrezygnowano z lokalizowania ekranów w rejonie budynków zabytkowych, które powinny mieć odpowiednią ekspozycję. Nie projektowano również ekranów wyższych niż 6 m aby nie stały się dominantą w krajobrazie. Zważywszy na specyfikę układu przestrzenno-kulturowego przeanalizowano zaproponowane ekrany pod względem ich możliwości zapewnienia odpowiedniego dla drogi krajowej klasy GP poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD).

Z uwagi na skalę planowanego przedsięwzięcia i jego lokalizację, a także wielkość emisji, podczas realizacji przedsięwzięcia, 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.

W związku z powyższym należało orzec jak w sentencji.

Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Pouczenie:

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o jakich mowa w art. 72 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. - Dz. U. 2021 r. poz. 247 ze zm.). Wniosek ten powinien zostać złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia

przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu ww. decyzji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Słupsku za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.

Załącznik nr 1: Charakterystyka przedsięwzięcia

Załącznik nr 2: Drzewa przewidziane do wycinki poza gruntami leśnymi

Załącznik nr 3: Wykaz budynków zlokalizowanych w odległości do 20 m od zakresu przewidywanych prac, dla których na etapie wykonawstwa należy prowadzić monitoring stanu technicznego

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
2. Gmina Chojnice
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
4. Romana Czułowska
5. Osiedle nr 4 "Tucholskie" - Przewodniczący Werner Śpica
6. Osiedle nr 2 "Chojnickie" - Przewodnicząca Teresa Smyk
7. Sołectwo Gutowiec - Sołtys Zbigniew Krzoska
8. Sołectwo Złotowo - Sołtys Zenon Konefka
9. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Chojnicach

a/a (MBŁ)