



GDDKiA ODDZIAŁ W GDAŃSKU	
W P Ł Y N Ę Ł O	
<input type="checkbox"/> FAX	2009 -01- 29
<input type="checkbox"/> POCZTA <input type="checkbox"/> E-MAIL	
L. dz. 387	
Przyjmujący Jm	

P4/026/DŚ/41.18/09

Gdańsk, dnia 2009.01.27.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

RDOŚ-22-WOO-6670/14-3/08/09/WN
za dowodem doręczenia

DECYZJA

**o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na
realizację przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1) lit. a), w zw. z art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 56 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. jedn. Dz. U. z 2008r Nr 25, poz. 150 z późn. zm.), z zw. z art. 153 ust. 1 pkt 2) ustawy z dnia 3 października 2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. jedn. Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.)

po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk z siedzibą przy ul. Subisława 5, 80 – 354 Gdańsk, sygn. GDDKiA O/GdP4ab/026/DŚ/41/2008 z dnia 12.05.2008r (uzup. dnia 27.06.2008r) wraz z uzupełnieniem sygn. GDDKiA O/GdP4ab/026/DŚ/41.6/2008 z dnia 29.07.2008r zawierającym skorygowaną granicę przebiegu inwestycji

działając w oparciu o :

- 1) Raport o oddziaływaniu na środowisko dla zadania inwestycyjnego pn. „Projekt rozbudowy węzła OT (DK S-6) z ul. Kartuską (DK 7) – węzła Karczemki w Gdańsku”, wykonany przez Transprojekt Gdański sp. z o.o. w Gdańsku, zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. D. Andrzejewskiej, 2008r wraz z przedstawionymi uzupełnieniami i wyjaśnieniami
- 2) Uzgodnienia:
 - Ministra Środowiska – postanowienie znak DONOOS-201D/dooś-4378/2008/pf z dnia 14.11.2008r
 - Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku – postanowienie znak SE.NS-80/4961/73/AS/08 z dnia 18.09.2008r

orzekam

I. określić dla przedsięwzięcia:

„Rozbudowa węzła Obwodnicy Trójmiasta (droga ekspresowa nr S6) z ul. Kartuską (droga krajowa nr 7) – Węzła Karczemki w Gdańsku”
w wariancie 2 dla węzła Karczemki, w wariancie 1 dla węzła Auchan
oraz w wariancie 2 dla przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego

realizowanego przez:

Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk z siedzibą w Gdańsku przy ul. Sobieskiego 5

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia:

1. warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1). W fazie realizacji przedsięwzięcia należy:

- a. ograniczyć wielkość terenów zajętych pod budowę oraz pod zaplecza i place budowlano-montażowe; zapewnić oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu poprzedniego,
- b. zorganizować zaplecza budowy w miejscach nie powodujących nadmiernej uciążliwości dla mieszkańców przyległych terenów,
- c. bazy materiałowe, parkingi sprzętu i maszyn oraz place budowy zlokalizować poza obszarami zabudowy mieszkaniowej oraz poza obszarami prawnie chronionymi w myśl *ustawy o ochronie przyrody*, tj. poza: Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym i jego otuliną, Zespołem Przyrodniczo-Krajobrazowym „Dolina Strzyży”, rezerwatem przyrody „Dolina Strzyży”, Otomińskim Obszarem Chronionego Krajobrazu oraz poza innymi obszarami cennymi przyrodniczo tj. Leśnym Kompleksem Promocyjnym „Lasy Oliwsko-Darżlubskie” oraz korytarzami ekologicznymi,
- d. place budowy wyposażać w przenośne sanitariaty,
- e. ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić do najbliższej oczyszczalni,
- f. przeprowadzić niezbędne wycinki drzew i krzewów, a drzewa i inną roślinność, które mają być zachowane zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi np. osłonami przypniowymi, cenne egzemplarze drzew należy przesadzać,
- g. wycinkę drzew w km od 333+400 do 334+000, o powierzchni ok. 1,4 ha po stronie lewej oraz w km od 333+730 do 334+000, o powierzchni ok. 1,8 ha po stronie prawej, należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, który trwa od początku marca do końca sierpnia,
- h. jako rekompensatę strat, wynikających z wycinki zadrzewień kolidujących z realizacją inwestycji na terenie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego oraz zespołu przyrodniczo-krajobrazowego, wykonać nasadzenia zieleni dogęszczającej w postaci pasa krzewów i niewielkich drzew o rodzimym składzie gatunkowym dostosowanym do siedliska, lokalnych warunków klimatycznych, glebowych i biocenotycznych.

Nasadzenia wykonać w km od 333+710 do 333+760 oraz w km od 333+800 do 333+820, na łącznej długości 70m,

- i. roboty ziemne w projektowanym pasie robót poprzedzić usunięciem warstwy ziemi próchnicznej, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej na późniejszych etapach budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty,
- j. masy ziemne lub skalne usuwane lub przemieszczane w związku z realizacją inwestycji, o ile ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, mogą być zagospodarowane na terenie budowy,
- k. część mas ziemnych, w stosunku do których nie będzie możliwe tymczasowe magazynowanie wzdłuż wykopów (np. z powodów organizacji robót, obecności istniejących instalacji, ciągów komunikacyjnych, dróg, rowów, względów bezpieczeństwa itp.) może być okresowo magazynowana w odrębnym miejscu. Lokalizacja miejsca do tymczasowego magazynowania mas ziemnych przemieszczanych podczas realizacji przedsięwzięcia powinna zostać uwzględniona w projekcie organizacji placu budowy,
- l. zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, gromadzić je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie. Odpady niebezpieczne, które mogą powstać w trakcie robót budowlanych segregować i oddzielać od odpadów obojętnych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się unieszkodliwianiem,
- m. zabezpieczyć tereny zagrożone erozją np. wykopy związane z przebudową uzbrojenia terenu,
- n. chronić środowisko gruntowo-wodne przed przedostaniem się do niego zanieczyszczeń w trakcie budowy. Wykonawca robót powinien na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów),
- o. w przypadku natrafienia w trakcie prac na obiekty archeologiczne poinformować o nich właściwe służby,
- p. prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰). W miarę możliwości zapewnić, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały równocześnie,
- q. przedsięwzięcie na odcinku przecinającym Trójmiejski Park Krajobrazowy tj. w km od 333+710 do 333+810 oraz na odcinku przecinającym korytarz ekologiczny tj. w km od 333+700 do 333+900 zrealizować w możliwie najkrótszym czasie,
- r. przed rozpoczęciem prac budowlanych należy przeprowadzić badania powierzchniowe oraz wytypować stanowiska przeznaczone do wyprzedzających badań wykopaliskowych,

2). W fazie eksploatacji należy:

- a. zapewnić regularne oczyszczanie separatorów, odстойników oraz utrzymanie drożności systemu odprowadzania wód opadowych, tak, aby eksploatacja drogi nie tworzyła dodatkowych źródeł skażenia środowiska,
- b. zapewnić sprawne funkcjonowanie przepustów dla zwierząt,

2. wymagania dotyczące ochrony środowiska, które należy uwzględnić w projekcie budowlanym:

- a. zastosowanie środków ochrony akustycznej, zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem. W projekcie budowlanym należy uwzględnić lokalizację ekranów akustycznych wskazaną w Raporcie tj.
 - w km od 334+155 do 334+285, o dług. 130 m i wysokości 4 m, po stronie prawej,
 - w km od 334+265 do 334+465, o dług. ok. 207 m i wysokości 4 m, po stronie prawej,
 - w km od 334+465 do 334+475, o dług. ok. 10 m i wysokości 4,5 m, po stronie prawej,
 - w km od 334+475 do przejścia dla pieszych (kładka K-9 w km 334+538) , o dług. ok. 60 m i wysokości 5 m, po stronie prawej,
 - od kładki K-9 (w km 334+538) do 4+517 o dług. ok. 432 m i wysokości 6 m, po stronie prawej.Dopuszcza się korektę wymiarów geometrycznych proponowanych zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych wynikającą ze stopnia szczegółowości opracowywanego projektu budowlanego,
- b. odprowadzanie wód opadowych z powierzchni szczelnych projektowanego węzła drogowego i odcinków drogowych (Obwodnica Trójmiasta i Trasa W-Z) za pomocą systemu trawiastych rowów przydrożnych oraz sieci kanalizacji deszczowej zaprojektowanej na węźle Karczemki i jego łącznicach, węźle Auchan i odcinkach liniowych Obwodnicy Trójmiasta oraz wzdłuż Trasy W-Z,
- c. oczyszczanie spływów z pasa drogowego do poziomu, który nie obniży aktualnego stanu czystości odbiornika końcowego, za pomocą trawiastych rowów drogowych, zbiorników osadowo-retencyjnych, separatorów związków ropopochodnych oraz osadników,
- d. szczelny system odprowadzania wód opadowych z drogi, z zastosowaniem urządzeń oczyszczających spływy z zawiesin i węglowodorów ropopochodnych (osadnik i separator) oraz zastosowaniem zabezpieczeń na wypadek wystąpienia poważnej awarii (w przypadku rowu otwartego – zastawka odcinająca dopływ do odbiornika, a w przypadku kolektora deszczowego- zasuwą w studni), na następujących odcinkach:
 - w km 333+850, przy wylocie z kanalizacji do sztucznego zbiornika retencyjnego „Kielpinek” na rzece Strzyży (Potok Strzyża),
 - w km 335+000, przy wylocie z kanalizacji do zbiornika osadowo-retencyjnego i dalej do przebudowywanego rowu melioracyjnego,
 - w km 335+300, przy wylocie z kanalizacji do zbiornika osadowo-retencyjnego i dalej do przebudowywanego rowu melioracyjnego,
 - w km 335+900, przy wylocie z rowu przydrożnego do zbiornika osadowo-retencyjnego i dalej do kanału pod jezdnią prowadzącego do odbiornika końcowego – jeziora Jasień,
- e. budowę przejść dla płazów:
 - w km 336+000, przepust suchy o przekroju okrągłym o średnicy 1,5 m lub o przekroju poprzecznym o wymiarach: 1,5 m szerokości i 1 m wysokości,
 - w km 336+400, przepust suchy o przekroju okrągłym o średnicy 1,5 m lub o przekroju poprzecznym o wymiarach: 1,5 m szerokości i 1 m wysokości,
- f. budowę przejść dla zwierząt małych:
 - w km 333+769, przystosowanie istniejącego przepustu na rzece Strzyży do pełnienia funkcji przejścia dolnego o wysokości 2,0 m i szerokości 2,0 m z pasem suchego terenu po obu stronach,

- g. w przypadku przepustów (przejeżd) połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części przejeżdcia, a po obu stronach powinny znajdować się pasy suchego terenu (dla płazów, gadów i małych ssaków) lub półki (dla małych ssaków). Minimalna szerokość półek to 0,5 m. Pasy suchego terenu, położone poza zasięgiem wody $Q=50\%$, powinny mieć szerokość łączną równą podwójnej szerokości koryta. Budowa przedmiotowych przejeżd nie może powodować zwężenia szerokości koryt cieków,
- h. budowę przejeżd dla zwierząt średnich:
- w km 333+980, przystosowanie istniejących obiektów inżynierskich (wiaduktów WD-2, WD-3 i WD-4) do pełnienia roli przejeżdcia dolnego tzw. zespolonego poprzez ograniczenie powierzchni utwardzonej do pasa drogi lokalnej, wybudowanie osłon przeciwoślnieńowych o wysokości 2,2 m na długości wiaduktu oraz poza krawędź przyczółka północnego (co najmniej 50 m) i południowego (co najmniej 15 m), poprowadzenie ogrodzenia przy podstawach przyczółków oraz wykonanie nasadzeń zieleni naprowadzającej wzdłuż ogrodzeń ochronnych,
- i. zabrania się stosowania półek z kamienia łamanego w koszach siatkowych wysypanych ziemią, tzw. „gabionów”, które stanowią potencjalne źródło niebezpieczeństwa dla zwierząt,
- j. zastosować wyгородzenie pasa drogowego o wysokości 2,2 m na terenach leśnych i 2,0 m na pozostałych terenach, kierujące zwierzęta do przejeżd oraz zabezpieczające przed ich wtargnięciem na drogę (z przerwami w miejscach przejeżd górnych oraz odpowiednio dobranym rozmiarem oczek siatki, aby uniemożliwić wejście na jezdnię płazom, gadom i małym ssakom), z zabezpieczeniem siatki przed podkopaniem, minimalne wymiary oczek to 2 x 2 cm na wysokości 0,0-0,4 m, 5 x 10 cm na wysokości 0,4-0,8 m, 10 x 15 na wysokości 0,8-1,5 m, 15 x 20 cm na wysokości 1,5-2,4 m.
- Wyгородzenie zlokalizować w następującym kilometrażu:
- w km od 333+075 do 334+300, o długości 1,225 m, po stronie lewej,
 - w km od 335+000 do 336+150, o długości 1,150 m, po stronie lewej,
 - w km od 332+900 do 334+270, o długości 1,370 m, po stronie prawej,
 - w km od 334+910 do 336+490, o długości 1,580 m, po stronie prawej,
- Wyгородzenie pasa drogowego w obrębie rezerwatu „Dolina Strzyży” zlokalizować na granicy w/w rezerwatu, a nie w jego granicach.

3. wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom poważnych awarii

W przypadku wystąpienia poważnego wypadku drogowego obowiązuje postępowanie zgodne z zasadami ratownictwa zintegrowanego.

Na wypadek zaistnienia poważnej awarii zabezpieczeniem będą zamknięcia na odpływie ze zbiorników osadowo-retencyjnych (umieszczone np. w studziencie za zbiornikiem), a w przypadku rowu otwartego zastawka odcinająca dopływ do odbiornika. W tych miejscach przewiduje się zatrzymanie spływów awaryjnych do czasu przybycia służb ratowniczych.

4. wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie ustala się – nie przeprowadzano postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

II. nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

1. w zakresie zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

Monitoring oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko powinien obejmować:

- a. monitoring w zakresie ochrony przeciwhałasowej wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta w punktach:
 - w km OT 334+450 – strona prawa,
 - w km OT 334+920 – strona prawa (zabudowa przy ul. Kartuskiej),
 - w km OT 335+500 – strona lewa (zabudowa za jeziorem Jasień),
 - w km OT 335+875 – strona prawa (tereny zabudowy mieszkaniowej obecnie niezabudowane),
- b. monitoring ilości i jakości oczyszczonych wód opadowych odprowadzanych do zbiornika retencyjnego na rzece Strzyży i do jeziora Jasień.

2. wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Analiza porealizacyjna winna obejmować swym zakresem:

- ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem,
- określenie poziomu emisji hałasu drogowego z określeniem rzeczywistego zasięgu oddziaływania akustycznego i wpływu eksploatacji układu drogowego na klimat akustyczny na granicy zabudowy mieszkaniowej,
- sprawdzenie wykonania i skuteczności zastosowanych rozwiązań umożliwiających migrację zwierząt.

III. wskazać jako dopuszczony do realizacji wariant

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, techniczne oraz społeczno-ekonomiczne jako najlepszy wariant dla rozbudowy węzła Karczemki wybrano wariant 2, jako najkorzystniejsze rozwiązanie dla węzła Auchan wskazano wariant 1, a dla przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego wariant 2.

IV. stwierdzić konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania

Przeprowadzone obliczenia skuteczności ekranowania zaproponowanego ekranu akustycznego (o optymalnych wymiarach geometrycznych) wykazały niewystarczającą jego skuteczność. W związku z tym, może wystąpić potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla zabudowy mieszkaniowej osiedla Kalina. Decyzja o konieczności utworzenia tego obszaru podjęta zostanie po przeprowadzeniu badań akustycznych w ramach analizy porealizacyjnej i wyczerpaniu skuteczności innych środków ochronnych zaleconych po tych pomiarach.

V. uczynić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.

U z a s a d n i e

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk z siedzibą w Gdańsku ul. Subisława 5, pismem GDDKiA O/GdP4ab/026/DŚ/41/2008 z dnia 12.05.2008r (uzup. dnia 27.06.2008r) wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn „Rozbudowa węzła Obwodnicy Trójmiasta (droga ekspresowa nr S6) z ul. Kartuską (droga krajowa nr 7) – Węzła Karczemki w Gdańsku”.

Do podania wnioskodawca załączył:

1. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
2. mapy ewidencji gruntów.

W dniu 27.06.2008r wnioskodawca uzupełnił wniosek o kopie map ewidencyjnych wraz z wykazem podmiotów oraz zestawienie działek objętych planowaną inwestycją.

Planowane przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz.2573 z późn. zm.), stanowi przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, które wymaga sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym przedsięwzięcie, o jakim mowa w art. 51 ust.1 pkt 1 ustawy - Prawo ochrony środowiska. Zgodnie z art. 46a ust. 7 pkt 1) lit. a) w/w ustawy Prawo ochrony środowiska właściwym w przedmiotowej sprawie w dniu złożenia wniosku był Wojewoda Pomorski.

Informacja o złożonym wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym na podstawie art. 19 ust. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska, pod numerem 2008/A/0070, a o załączonym do wniosku raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pod numerem 2008/E/0009 (www.ekoport.pl).

Ponieważ liczba stron w niniejszej sprawie przekracza 20, zgodnie z art. 46a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, do doręczeń stosuje się przepis art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego.

W dniu 2.07.2008r Wojewoda Pomorski zawiadomieniem znak ŚR.II.WN/6670/25-2/08 poinformował o wszczęciu postępowania organy administracji i instytucje oraz obwieszczeniem znak ŚR.II.WN/6670/25-3/08, w trybie art. 49 KPA, strony przedmiotowego postępowania. Obwieszczenie zostało w dniu 3.07.2008r umieszczone na stronie internetowej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku (www.gdansk.uw.gov.pl), oraz w dniach 3.07.2008 - 21.07.2008 na tablicy ogłoszeń Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku oraz tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

Informacje o wniosku i załączonym do niego raporcie wraz z informacją o możliwości składania uwag i wniosków w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim w terminie 21 dni, podane zostały do wiadomości publicznej poprzez umieszczenie obwieszczenia sygn. ŚR.II.WN/6670/25-5/08 na stronie internetowej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku (www.gdansk.uw.gov.pl), oraz w dniach 3.07.2008 – 25.07.2008 na tablicy ogłoszeń Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku oraz tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

W dniu 29.07.2008r Wnioskodawca złożył Wojewodzie Pomorskiemu wyjaśnienia i zaktualizowane załączniki graficzne (pismo sygn. GDDKiA O/GdP4ab/026/DS/41.6/2008).

W dniu 5.08.2008r Wojewoda Pomorski zawiadomieniem znak ŚR.II.WN/6670/25-10/08 poinformował o uzupełnieniu wniosku organy administracji i instytucje oraz obwieszczeniem znak ŚR.II.WN/6670/25-11/08, w trybie art. 49 KPA, strony przedmiotowego postępowania. Obwieszczenie zostało w dniu 5.08.2008r umieszczone na stronie internetowej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku (www.gdansk.uw.gov.pl), oraz w dniach 5.08.2008 - 5.09.2008 na tablicy ogłoszeń Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku oraz tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

Informacje o zmianie wniosku wraz z informacją o możliwości składania uwag i wniosków w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim w terminie 21 dni, podane zostały do wiadomości publicznej poprzez umieszczenie obwieszczenia sygn. ŚR.II.WN/6670/25-13/08 na stronie internetowej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku (www.gdansk.uw.gov.pl), oraz w dniach 5.08.2008 - 5.09.2008 na tablicy ogłoszeń Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku oraz tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

Informacja o aktualizacji wniosku została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych, prowadzonym na podstawie art. 19 ust. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska, pod numerem 2008/A/0078.

W toku postępowania Wojewoda Pomorski ustalił i zważył co następuje:

Zgodnie z treścią art. 46 ust. 1, w brzmieniu ustalonym ustawą z dnia 18 maja 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 113, poz. 954), realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko, określonego w art. 51 ust. 1 pkt 1 i 2 - jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zwanej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 46 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska, jak też przed dokonaniem zgłoszenia budowy lub wykonywania robót budowlanych oraz zgłoszenia zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części - na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.

Przedsięwzięcie objęte przedmiotem sprawy dotyczy rozbudowy istniejącego węzła Karczemki w Gdańsku – skrzyżowanie Obwodnicy Trójmiasta (droga ekspresowa S-6) z ulicą Kartuską (droga krajowa nr 7) wraz z wykonaniem niezbędnej przebudowy infrastruktury i instalacją urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz ochrony środowiska.

W stanie istniejącym, tereny wokół węzła charakteryzują się bardzo zróżnicowanym charakterem zagospodarowania: centrum handlowe, tereny zabudowy osiedlowej, nieużytki, tereny zurbanizowane, Trójmiejski Park Krajobrazowy, jezioro Jasień, pola uprawne i ogródki działkowe.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia ma wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz jego upłynnienie i usprawnienie, przede wszystkim na trasie relacji Gdynia – Gdańsk. Ponadto rozbudowa węzła Karczemki ma zapewnić dogodne połączenie, będącej w fazie realizacji, trasy W-Z (na terenie miasta Gdańska stanowi ona przedłużenie drogi krajowej nr 7) z drogą ekspresową S-6.

Pełną charakterystykę przedsięwzięcia przedstawia opis zawarty w załączniku do niniejszej decyzji.

Lokalizacja przedsięwzięcia względem projektowanych i wyznaczonych obszarów Natura 2000:

- planowana inwestycja nie przebiega przez obszary zaliczane do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, jak również nie przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie tych obszarów. Najbliższy obszar Natura 2000 – „Bunkier w Oliwie” PLH 220055 znajduje się w odległości ok. 6,5 km w kierunku północno-wschodnim.

W myśl art. 46 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, które dla tego samego przedsięwzięcia przeprowadza się jednokrotnie. Postępowanie to zgodnie z art. 48 ust. 1 w/w ustawy przeprowadza organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Postępowanie to obejmuje również ocenę oddziaływania przedsięwzięcia w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000.

Przedstawiony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, autorstwa Transprojekt Gdański sp. z o.o. pod względem struktury odpowiada treści art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska. Ustalenia raportu organ uznał za logiczne i przekonujące.

Na podstawie danych raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przyjęto, że przedsięwzięcie:

- 1) nie oddziałuje znacząco na obszary Natura 2000, albowiem nie przebiega przez obszary Natura 2000, jak również nie przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie tych obszarów, a najbliżej położony w/w obszar Natura 2000 – „Bunkier w Oliwie” PLH 220055 znajduje się w odległości ok. 6,5 km,
- 2) nie będzie źródłem znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, albowiem miejsce lokalizacji przedsięwzięcia (daleko od granic międzynarodowych) jak też przewidywany zakres prac budowlanych i późniejsza eksploatacja będą miały lokalny charakter i nie będą powodowały oddziaływania transgranicznego.

W ramach prac projektowych przeanalizowano wariant zerowy, po dwa rozwiązania wariantowe rozbudowy węzła Karczemki, węzła Auchan oraz przeprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego wzdłuż trasy W-Z.

Wariant zerowy oznacza sytuację, w której ruch będzie się odbywał po istniejącej sieci dróg, czego konsekwencją będzie nasilenie negatywnego oddziaływania drogi na środowisko, dobra kultury i warunki życia ludzi. Negatywne oddziaływanie w szczególności polegałoby na znacznym pogorszeniu się klimatu akustycznego, wzroście emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych (znacząco wpływając na pogorszenie się stanu aerosanitarnego okolicznych osiedli), wzroście zanieczyszczeń pochodzących ze spływów odpadowych, zwiększeniu ryzyka awarii oraz obniżeniu bezpieczeństwa i sprawności ruchu. Z powyższych powodów wariant zerowy odrzucono.

Rozbudowę **węzła Karczemki** rozważano w dwóch wariantach, zasadniczo różniących się rozwiązaniami technicznymi. Wariant 1 zakładał węzeł zaprojektowany jako klasyczna koniczyna z jezdniami rozprowadzająco-zbiorczymi wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta. Przepustowość układu komunikacyjnego zaprezentowanego w tym wariantcie ulegnie wyczerpaniu po roku 2020 wskutek wystąpienia efektu zatłoczenia na trasie relacji Gdynia – Gdańsk. Wariant 2 przewiduje kształt węzła jako koniczynę z łącznicą „półbezpośrednią” dla relacji Gdynia – Gdańsk. Rozwiązanie to

eliminuje zasadnicze niedoskonałości wariantu 1 i kosztem dodatkowych obiektów inżynierskich w ciągu łącznicy (3 wiadukty drogowe) zapewnia przepustowość, na co najmniej 20 lat od momentu realizacji, czyli do roku ok. 2030. niekwestionowanym atutem wariantu 2 jest upłynnienie ruchu na trasie relacji Gdynia – Gdańsk, dzięki czemu nastąpi zmniejszenie emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych w stosunku do wariantu 1. W związku z powyższym rozbudowę węzła Karczemki należy przeprowadzić zgodnie z założeniami wariantu 2, będącego najkorzystniejszym rozwiązaniem dla środowiska.

Rezygnacja z istniejącego skrzyżowania Kartuska-Szczęśliwa, a co za tym idzie, prawdopodobieństwo utrudnień w swobodnym ruchu samochodowym w kierunku okolicznych osiedli oraz centów handlowych, spowodowała konieczność zaprojektowania dodatkowego bezpośredniego połączenia dróg rozprowadzająco-zbiorczych Obwodnicy Trójmiasta z istniejącym centrum handlowym Auchan, dla którego przewidziano dwa rozwiązania wariantowe. Przeanalizowano wariant 1, zakładający budowę węzła typu „trąbka” z dodatkowym wiaduktem drogowym w ciągu łącznicy w km 0+079 oraz wariant 2, polegający na budowie węzła typu zmodyfikowanej „trąbki” z rondem, bez dodatkowego obiektu inżynierskiego, lecz z koniecznością zajęcia dodatkowego terenu, użytkowanego obecnie przez pracownice Ogrody Działkowe. Realizacja **węzła Auchan** zgodnie z założeniami wariantu 1 jest najlepszym rozwiązaniem minimalizującym oddziaływanie na środowisko.

Dla przeprowadzenia **ruchu pieszego i rowerowego** wzdłuż projektowanej trasy W-Z, która zostanie doprowadzona do węzła Karczemki w miejsce ulicy Kartuskiej, rozważono dwa rozwiązania wariantowe. Zgodnie z założeniami wariantu 1, ciąg pieszy i rowerowy należy poprowadzić bezpośrednio przy trasie, po stronie północnej, z czterema tunelami pod drogami łącznikowymi węzła i poszerzonym obiektem w ciągu trasy W-Z. Natomiast w wariacie 2 przewiduje się ciąg pieszy i rowerowy po północnej stronie trasy W-Z, przebiegający od wschodu, wzdłuż istniejącej ulicy wewnętrznej centrum handlowego, następnie projektowaną kładką nad Obwodnicą Trójmiasta, dalej istniejącym chodnikiem i jezdnią ulicy osiedla Kalinowa do projektowanego ciągu przy trasie W-Z.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, techniczne oraz społeczno-ekonomiczne jako najlepszy wariant dla rozbudowy węzła Karczemki wybrano wariant 2, jako najkorzystniejsze rozwiązanie dla węzła Auchan wskazano wariant 1, a dla przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego wariant 2.

Z wniosków raportu wynika, że:

- projektowana inwestycja nie zagraża ujęciom eksploatującym wody podziemne na analizowanym terenie,
- odprowadzenie wód opadowych z powierzchni szczelnych projektowanego węzła przewiduje się poprzez kanalizację deszczową i częściowo do projektowanych rowów. Większa część wód opadowych ze zlewni drogowej będzie retencjonowana w zaprojektowanych zbiornikach osadowo-retencyjnych i następnie poprzez odpowiednio dobrane urządzenia podczyszczające trafi do odbiorników ostatecznych, którymi będą istniejące zbiorniki naturalne lub sztuczne w postaci kanałów lub rowów melioracyjnych, sztucznego zbiornika retencyjnego na rzece Strzyży i jezioro Jasień. Proponowany system odwadniająco-oczyszczający będzie stanowić zabezpieczenie przed zanieczyszczeniami spływającymi z dróg wraz z wodami opadowymi,
- na wypadek zaistnienia poważnej awarii zabezpieczeniem będą zamknięcia na odpływie ze zbiorników osadowo-retencyjnych, w przypadku rowu otwartego – zastawka odcinająca dopływ do odbiornika,

- odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonych miejscach w kontenerach oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty,
- budowa drogi wiązać się będzie ze wzrostem poziomu hałasu. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. W związku z tym prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6.00-22.00), a urządzenia o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie będą pracować równocześnie,
- w trakcie eksploatacji drogi hałas generowany przez ruch drogowy spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach zabudowy mieszkaniowej, gdzie w celu ochrony akustycznej zaprojektowano budowę 5 ekranów akustycznych. Przy zastosowaniu ekranów akustycznych oddziaływanie hałasu nie powinno przekraczać wartości dopuszczalnych,
- z obliczeń przeprowadzonych dla okresu eksploatacji drogi wynika, że poziom maksymalnych stężeń zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery nie będzie przekraczał stężeń dopuszczalnych, za wyjątkiem możliwego przekroczenia poziomu odniesienia dla tlenków azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu, który nie przekroczy granicy pasa drogowego,
- negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze wiązać się będzie z wycinką drzew w granicach Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny oraz Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Dolina Strzyży”. Nie przewiduje się natomiast negatywnego oddziaływania inwestycji na Otomański Obszar Chronionego Krajobrazu, ani na Leśny Kompleks Promocyjny „Lasy Oliwsko-Darżlubskie”. Jako rekompensatę strat w istniejącym drzewostanie przewiduje się nasadzenia zieleni dogęszczającej,
- przecięcie przez Obwodnicę Trójmiasta w km od 333+700 do 333+900 korytarza migracyjnego o znaczeniu lokalnym oraz regionalnym spowoduje efekt bariery ekologicznej dla migracji zwierząt. W celu poprawy drożności korytarza ekologicznego i ułatwienia zwierzętom swobodnego przemieszczania się wykonane zostaną odpowiednie przejścia dla zwierząt średnich i małych, z wykonaniem zieleni naprowadzającej oraz wygradzeniem pasa drogowego,

W postępowaniu z udziałem społecznym nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków.

W dniu 30.07.2008r do Wojewody Pomorskiego wpłynął protest Z.H.U „TAR-MAL” sp. z o.o., będącej stroną przedmiotowego postępowania. Protest dotyczył braku zgody na przedmiotową inwestycję (dot. dz. nr 845) z uwagi na prowadzoną działalność gospodarczą. Zgodę strona warunkuje wskazaniem terenu zastępczego. W dniu 7.08.2008r Wojewoda Pomorski wystąpił do wnioskodawcy o ustosunkowanie się do spraw poruszonych w powyższym proteście. W odpowiedzi wnioskodawca poinformował tut. organ iż proces pozyskiwania gruntów pod inwestycję jest w trakcie realizacji (pismo GDDKiA-O/Gd.P-3/22-138/09). Określenie środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji w trybie ustawy Prawo ochrony środowiska nie przesądza o uprawnieniach inwestora do zajęcia terenu.

Z dniem 15 listopada 2008r, w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 3 października 2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227) organem właściwym w przedmiotowej sprawie stał się Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku (vide: art. 153 ust. 1 pkt 2).

Obowiązki określone w p. II decyzji nałożono na podstawie art. 56 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska. Obowiązki te wynikają z zaleceń sporządzonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Obowiązki nałożono ze względu na konieczność monitorowania wszelkich zmian środowiska związanych z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej zgodnie z art. 56 ust. 4 pkt 2 i ust. 5 Prawa ochrony środowiska. Celem tej analizy jest sprawdzenie skuteczności zaproponowanych działań i środków w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, sprawdzenie wykonania i skuteczności zastosowanych rozwiązań umożliwiających migrację zwierząt, a także ocenę poprawności działania systemu odwodnieniowego.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska decyzję wydano po uzgodnieniu z:

- Ministrem Środowiska – postanowienie znak DONOOS-201D/dooś-4378/2008/pf z dnia 14.11.2008r
- Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Gdańsku – postanowienie znak SE.NS-80/4961/73/AS/08 z dnia 18.09.2008r

Postanowienia w/w organów zawierające uzgodnienia są ostateczne.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Pouczenie: Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art.46 ust. 4 ustawy – Prawo ochrony środowiska; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja niniejsza nie podlega opłacie skarbowej (art. 7 pkt 2 ustawy o opłacie skarbowej). Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Od decyzji niniejszej służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załączniki stanowiące integralną część decyzji:

1. Charakterystyka całego przedsięwzięcia



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Hanna Dzikowska

Otrzymują:

1. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Wawelska 52/54, 00 – 922 Warszawa
2. Prezydent Miasta Gdańska, Urząd Miejski ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-832 Gdańsk
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny ul. Dębinki 4, 80 – 211 Gdańsk
4. Pomorski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska, ul. Trakt Św. Wojciecha 293, 80 – 001 Gdańsk
5. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk, ul. Subisława 5, 80 - 354 Gdańsk
6. Generalna Dyrekcja Dróg Państwowych, ul. Subisława 5, 80 - 354 Gdańsk
7. Gmina Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80 – 803 Gdańsk
8. Prezydent Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80 – 803 Gdańsk
9. Towarzystwo Obrotu Nieruchomościami ARGO, ul. Belwederska 23, 00 – 761 Warszawa
10. Polski Związek Działkowców, ul. Grunwaldzka 102, 08 – 244 Gdańsk
11. Państwowe Gospodarstwo Leśne, ul. Morska 200, 81 – 222 Gdynia
12. Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa ul. Powstańców Warszawy 28, 83 – 000 Pruszcz Gdański
13. Auchan sp. z o.o. ul. Techniczna 2, 05-502 Piaseczno
14. ZH-U ”Tar-Mal” sp. z o.o., ul. Macierzankowa 16, 80 – 177 Gdańsk
15. Polnord SA ul. Na Piaskach 10, 80 – 846 Gdańsk
16. Stocznia Gdańska SA, ul. Doki 1, 80 – 863 Gdańsk
17. Spółdzielnia Budownictwa Rodzinnego „Kalina”, ul. Macierzankowa 16, 80 – 177 Gdańsk
18. Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna sp. z o.o., ul. Na Stoku 50, 80 – 874 Gdańsk
19. Strony – osoby fizyczne wg zał. niejawnego – poprzez obwieszczenie
20. WOO – a/a WN



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik do decyzji
RDOŚ-22-WOO-6670/14-3/08/09/WN

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

**„Rozbudowa węzła Obwodnicy Trójmiasta (droga ekspresowa nr S6) z ul.
Kartuską (droga krajowa nr 7) – Węzła Karczemki w Gdańsku”**
w wariancie 2 dla węzła Karczemki, w wariancie 1 dla węzła Auchan
oraz w wariancie 2 dla przeprowadzenia ruchu pieszo-rowerowego

Przedmiotem planowanej inwestycji jest rozbudowa istniejącego węzła Karczemki, znajdującego się na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 7 (ul. Kartuska w Gdańsku) i drogi ekspresowej (S-6 – Obwodnica Trójmiasta w Gdańsku). Obszar węzła Karczemki w dużej mierze jest terenem antropogenicznym, położonym w bezpośrednim sąsiedztwie Obwodnicy Trójmiasta, ulicy Kartuskiej oraz istniejącej zabudowy usługowo-mieszkaniowej. Z kolei tereny przyległe do terenu inwestycji wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta to głównie tereny rolnicze (poła, łąki, nieużytki) oraz ogrody działkowe.

Głównym celem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa węzła Karczemki w istniejącym układzie drogowym, co ma wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz jego upłynnienie i usprawnienie, przede wszystkim na trasie relacji Gdynia – Gdańsk. Ponadto rozbudowa węzła Karczemki ma zapewnić dogodne połączenie, będącej w fazie realizacji, trasy W-Z (na terenie miasta Gdańska stanowi ona przedłużenie drogi krajowej nr 7) z drogą ekspresową S-6.

Ze względu na konieczność rezygnacji z istniejącego skrzyżowania Kartuska – Szczęśliwa, dodatkowo zaprojektowano bezpośrednie połączenie dróg rozprowadzająco-zbiorczych Obwodnicy Trójmiasta z istniejącym centrum handlowym, tzw. węzeł Auchan. W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się również poprowadzenie ruchu pieszo-rowerowego wzdłuż projektowanej trasy W-Z, która zgodnie z założeniami zostanie doprowadzona do węzła Karczemki w miejsce ulicy Kartuskiej.

Ponadto realizacja inwestycji przewiduje budowę trzeciego pasa ruchu na obydwu jezdniach Obwodnicy Trójmiasta w obrębie planowanego przedsięwzięcia, a także przebudowę infrastruktury i instalację urządzeń bezpieczeństwa ruchu i ochrony środowiska.

Zakres prowadzonych prac obejmować będzie:

- przebudowę fragmentu Obwodnicy Trójmiasta,
- budowę nowych i przebudowę istniejących łącznic węzła,
- budowę trasy W-Z w najbliższym sąsiedztwie węzła,
- przebudowę istniejących lub/i budowę nowych obiektów inżynierskich,
- budowę odcinków kanalizacji deszczowej,
- niezbędną przebudowę urządzeń infrastruktury,
- budowę oświetlenia węzła,
- wykonanie pełnego oznakowania pionowego i poziomego,
- wykonanie barier drogowych podatnych stalowych, barier mostowych sztywnych,
- zainstalowanie poręczy mostowych i wzdłuż pochylni dla pieszych,
- budowę urządzeń chroniących środowisko (ekrany akustyczne, urządzenia podczyszczające wody opadowe, pasy zieleni izolacyjno-osłonowej),
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego układu drogowego:

Obwodnica Trójmiasta:

- klasa drogi – S 2/3
- prędkość projektowa – 100 km/h
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m
- szerokość pasa awaryjnego - 2,5 m
- szerokość pasa wyłączenia – 3,5 m
- szerokość pasa dzielącego - 4 m
- obciążenie na oś – 115 KN
- wysokość skrajni pionowej – 4,70 m

ul. Kartuska (Trasa W-Z)

- klasa drogi – GP 2/2 (docelowo 2/3)
- prędkość projektowa – 80 km/h
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m
- szerokość pasa dzielącego - 4,5 m
- obciążenie na oś – 115 KN
- wysokość skrajni pionowej – 4,70 m

Rodzaj nawierzchni:

Na obecnym etapie projektowania zakłada się następujące konstrukcje nawierzchni:

- dla istniejącej nawierzchni Obwodnicy Trójmiasta – wzmocnienie istniejącej nawierzchni warstwą betonu asfaltowego o gr. 4 cm,
- na poszerzeniach Obwodnicy Trójmiasta – konstrukcja nawierzchni bitumicznej na podbudowie z kruszywa łamanego o łącznej grubości 51 cm,
- na łącznicach węzła i drogach roprowadzająco-zbiornych – konstrukcja nawierzchni bitumicznej na podbudowie z kruszywa łamanego o łącznej grubości zmiennie od 43 cm do 51 cm,

- na trasie W-Z – konstrukcja nawierzchni bitumicznej na podbudowie z kruszywa łamanego o łącznej grubości 47 cm.

Po szczegółowych obliczeniach na etapie projektu budowlanego w/w wielkości mogą ulec nieznacznym korektom.

Obiekty dziedzictwa kulturowego:

Na terenach przeznaczonych pod rozbudowę węzła Karczemki nie zlokalizowano stanowisk archeologicznych o własnej formie krajobrazowej (tj. kurhany, grodziska) wskazanych do trwałej ochrony. Nie zinwentaryzowano stałych obiektów dziedzictwa kulturowego objętych ochroną przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Z badań powierzchniowych, wykonanych w ramach Archeologicznego Zdjęcia Polski (AZP) wynika, że w granicach opracowania znajduje się jedno stanowisko płaskie (nr na AZP – 22) – ślad osadniczy kultury pomorskiej z wczesnej epoki żelaza.

Formy ochrony przyrody:

Teren przewidziany do zajęcia w ramach realizacji inwestycji znajduje się w obrębie obszarów prawnie chronionych w myśl *ustawy o ochronie przyrody*:

- Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego,
- Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Dolina Strzyży”.

Projektowane przedsięwzięcie sąsiaduje z leśnym Rezerwatem Przyrody „Dolina Strzyży” oraz Otomińskim Obszarem Chronionego Krajobrazu, nie ingerując w ich granice. Ponadto lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia koliduje z innymi obszarami cennymi przyrodniczo, takimi jak Leśny Kompleks Promocyjny „Lasy Oliwsko-Darżlubskie” oraz korytarzami ekologicznymi.

Planowane przedsięwzięcie zajmie przygraniczną powierzchnię Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego na długości ok. 100m, w km od 333+710 do 333+810. Utworzenie tej formy ochrony przyrody podyktowane zostało potrzebą zachowania, popularyzacji oraz upowszechniania wartości przyrodniczych, które charakteryzują wymieniony obszar. Jedyne negatywne oddziaływanie rozbudowy węzła Karczemki na Trójmiejski Park Krajobrazowy stanowi konieczność wycinki drzew w granicach parku i jego otuliny.

Planowane przedsięwzięcie obejmie również powierzchnię graniczącą z Zespołem Przyrodniczo-Krajobrazowym „Dolina Strzyży” na długości ok. 112m, w km od 333+710 do 333+822. Zespół ten zlokalizowany jest w otulinie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, a celem jego utworzenia jest zachowanie wyjątkowych walorów krajobrazowych terenu oraz bogatej szaty roślinnej. Również w tym przypadku negatywny wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze związany będzie z wycinką drzew.

W odległości ok. 100m od planowanego przedsięwzięcia znajduje się Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu, wydzielony pod ochronę ze względu na zwarty kompleks leśny, który wraz z jeziorem Otomińskim, stanowi miejsce intensywnej turystyki i rekreacji. Obszar ten nie znajduje się w bezpośrednim zasięgu oddziaływania inwestycji, w związku z czym nie przewiduje się jej negatywnego oddziaływania.

Kolejnym cennym przyrodniczo obszarem znajdującym się w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji jest Leśny Kompleks Promocyjny „Lasy Oliwsko-Darżlubskie”. W miejscu przecięcia tego obszaru przez planowaną inwestycję brak jest zwartych pasów zadrzewień, albowiem jest to odcinek zurbanizowany z zabudową mieszkalno-usługową. W związku z tym nie przewiduje się

negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na Leśny Kompleks Promocyjny „Lasy Oliwsko-Darżlubskie”.

Obwodnica Trójmiasta w km od 333+700 do 333+900 przecina korytarz migracyjny, o znaczeniu lokalnym oraz regionalnym, ssaków kopytnych (sarna, dzik) oraz płazów, powodując efekt bariery ekologicznej dla migracji zwierząt. Mając to na uwadze w km 333+980 zaprojektowano przejście dolne zespolone dla zwierząt średnich (dzik, sarna), zapewniające ich migrację oraz w km 333+769 przejście dolne dla zwierząt małych (borsuk, lis, gryznie, płazy) w postaci przepustu na rzece Strzyży. W sąsiedztwie przejścia dla zwierząt średnich zostaną wykonane nasadzenia zieleni naprowadzającej oraz obustronnie wygradzony zostanie pas drogowy, który koliduje przebiegiem korytarza ekologicznego. Przewidziana jest również budowa przepustów suchych stanowiących przejścia dla płazów w km 336+000 i w km 336+400.

W wyniku budowy w/w przejść zdecydowanie poprawiona zostanie drożność korytarza ekologicznego, ułatwiając zwierzętom swobodne przemieszczanie się.

W związku z niezbędnym zajęciem nowego terenu pod budowę drogi zbiorczo-rozprowadzającej, zlokalizowanej wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta (m.in. obszar Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego oraz zespołu przyrodniczo-krajobrazowego) konieczna jest wycinka drzew i krzewów kolidujących z przebiegiem tej drogi. Wycinka roślinności zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wycinka drzew prowadzona będzie poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od marca do sierpnia włącznie).

Ponadto, jako rekompensatę strat w istniejącym drzewostanie, przewiduje się nasadzenia zieleni dogęszczającej (krzewy i niewielkie drzewa) w km od 333+710 do 333+760 i od 333+800 do 333+820, na łącznej długości 70m.

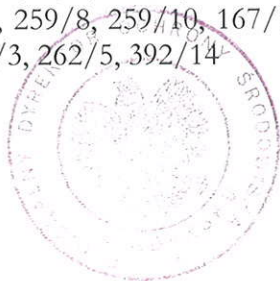
Projektowane zabezpieczenia i środki zaradcze minimalizujące wpływ na środowisko:

- przejścia dla zwierząt i przepusty,
- wygradzenia pasa drogowego zabezpieczające przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię,
- wykonanie zieleni naprowadzającej w sąsiedztwie przejść dla zwierząt średnich,
- nasadzenia zieleni dogęszczającej jako zrekompensowanie strat w miejscach, gdzie konieczna będzie wycinka drzew (obszar Trójmiejskiego parku krajobrazowego i jego otuliny),
- podczyszczanie wód opadowych z powierzchni szczelnych (rowy trawiaste, zbiorniki osadowo-retencyjne, separatory substancji ropopochodnych itp.),
- ekrany akustyczne i inne zabezpieczenia przeciwhałasowe,
- minimalizacja pasa terenu zajętego pod budowę,
- lokalizacja zaplecza budowy poza terenami wymagającymi szczególnej ochrony.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na niżej wyszczególnionych działkach w liniach rozgraniczających:

Obr. Firoga	246/6, 246/1, 266/12, 266/11, 246/5, 247/1, 269/2, 266/18, 247/3, 157/9, 266/1, 264, 157/11
Obr. Kiełpino	409/5, 409/1, 408/2, 402/1, 401, 402/2, 399, 409/7, 403, 398, 404, 406, 386, 405, 385, 387, 389/1, 384/1, 390/1, 388, 391/8, 393, 391/6, 391/4, 391/5,

394/4, 392/6, 392/4, 392/10, 392/12, 426, 845/1, 425/1, 424, 423, 1211/18, 435, 427, 421/3, 963/1, 434, 433, 428, 429, 422, 421/1, 432, 431, 430, 420, 383/4, 383/7, 51/1, 52/2, 54/3, 53/1, 105/1, 106/1, 107/1, 108/1, 110/1, 69/3, 69/1, 68/1, 67/3, 1211/16, 92/4, 103/1, 104/1, 108/2, 109/1, 110/2, 68/5, 68/3, 68/4, 67/5, 102/3, 102/1, 103/3, 104/2, 106/2, 107/2, 69/4, 105/2, 114, 113, 111, 115, 116, 118, 131/1, 122, 123, 121, 124, 119, 70/1, 80, 130, 126, 129, 127, 166/14, 163, 164/1, 161, 81/1, 166/16, 166/17, 165/1, 150, 151, 82/1, 82/2, 165/2, 166/4, 152, 153, 154/3, 166/1, 166/2, 154/1, 167/2, 259/6, 259/8, 259/10, 167/1, 261/2, 274, 273/1, 282/2, 293, 294/1, 283, 292, 262/3, 262/5, 392/14



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Hanna Dzikowska

Decyzja niniejsza stała się
ostateczna
z dniem 24.03.2009 r.

Naczelnik Wydziału
Organizacyjno-Finansowego
[Signature]
Krzysztof Kłapka