

nowy układ drogowy jako alternatywne połączenie drogowe do małego Trójmiasta oraz na półwysep helski. Już obecnie znaczna część samochodów korzystających z rond Derdowskiego/Żeromskiego porusza się przez Pierwoszyno w kierunku Puck/Reda, a powstanie planowanej inwestycji tylko nasiliło to zjawisko. Wójt Gminy Kosakowo wiedząc, że projektowana inwestycja w planowanym przebiegu jest krytykowana przez część środowisk postanowił ograniczyć udział społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu, poprzestając na stwierdzeniu, iż brak jest na gruncie niniejszej sprawy potrzeby oddziaływania na środowisko, co jest rozwiązaniem w sposób oczywiście błędny.

Zarówno skala przedsięwzięcia (ok. 15 ha), jak i jego wpływ na cały układ komunikacyjny nie tylko gminy Kosakowo, lecz również gmin sąsiednich oraz bliskość terenów chronionych, w tym terenów Natura 2000 przemawia za przeprowadzeniem oceny oddziaływania na środowisko.

Nie sposób się zgodzić z twierdzeniami, aby Rezerwat Przyrody Mechelińskie Łąki znajdował się, aż 5 km na północ od planowanej inwestycji. W ocenie Stowarzyszenia odległość inwestycji od granic rezerwatu to niespełna kilometr w linii prostej, tym samym nie sposób wykluczyć negatywny wpływ inwestycji na teren rezerwatu, w szczególności mając na względzie imisje związane zarówno z budową, jak i zwiększeniem ruchu samochodowego. Ponadto odległość 600 m od obszarów sieci Natura 2000 powoduje, że inwestycja może znacząco oddziaływać na te obszary chronione. Art. 96. Ust. 1 uousioś wprost wskazują, iż „organ właściwy do przyjęcia zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a, oraz do wydania decyzji wymaganej przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia, innego niż przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, które nie jest bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynika z tej ochrony, jest obowiązany do rozważenia, przed wydaniem tej decyzji oraz przed przyjęciem tego zgłoszenia, czy przedsięwzięcie może potencjalnie znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000.” Na gruncie niniejszej sprawy przedmiotowych rozważań nie poczyniono, pomimo istnienia potencjalnych zagrożeń dla obszarów chronionych (m.in. drgań, hałasu). Nie sposób się również zgodzić aby najbliższy korytarz ekologiczny Lasy Trójmiejskie znajdował się w odległości 5,5 km od inwestycji, albowiem organ pomija "Korytarz Ekologiczny Pradoliny Redy - Leby" wyraźnie zaznaczony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Kosakowo. Jak wskazano w studium „Koncepcja sieci ekologicznej województwa pomorskiego dla potrzeb planowania przestrzennego” (Zarząd Województwa Pomorskiego.

PBPR 2014 r.) wyznacza korytarz rangi regionalnej "Korytarz Ekologiczny Pradoliny Redy - Łeby", przebiegający przez północną część Gminy. Fragmenty korytarza obejmujące powierzchnie lasów w obrębie zboczy i górnej krawędzi Pradoliny zawierają się w płatach: Darżlubskim, Łęczyckim i Łęborskim. **Korytarz styka się z korytarzem nadmorskim oraz z korytarzami subregionalnymi.** Poprzez ciągi korytarzy subregionalnych zachowana jest łączność z korytarzem Doliny Łupawy rangi regionalnej, a także z korytarzem Doliny Słupi i Wdy rangi ponadregionalnej. Przez bezpośrednie powiązanie z Korytarzem Nadmorskim umożliwia się ekologiczną łączność przyrodniczo cennych obszarów nad Zatoką Pucką i obszarów położonych w strefie przybrzeżnej otwartego morza. Z uwagi na obowiązujące plany miejscowe, przeznaczające pod zabudowę grunty położone **wzdłuż drogi powiatowej nr 1517G** zagrożona jest ciągłość omawianego Korytarza Ekologicznego Pradoliny Redy - Łeby". W związku z powyższym przy realizacji wszelkich inwestycji w granicach tych planów miejscowych należy podjąć działania, mające na celu wspomaganie funkcjonowania tego korytarza." **Korytarz ekologiczny przebiega zatem niewątpliwie wzdłuż drogi powiatowej nr 1517G, która stanowi część inwestycji. Nie sposób jest uznać aby inwestycja nie oddziaływała na chronione gatunki oraz siedliska roślin.** Decyzja jest również wewnętrznie sprzeczna, albowiem w dalszej części wskazuje na potencjalne oddziaływanie na gatunki chronione.

Wbrew twierdzeniom zawartym w uzasadnieniu decyzji po realizacji inwestycji znacznie zwiększy się emisja hałasu i drgań. Stanowczo nie zgadzamy się z tezą jakoby inwestycja miała się przyczynić do zmniejszenia spalania paliw, skoro jak wskazano powyżej – ruch po wybudowaniu nowego układu drogowego niewątpliwie się zwiększy. Tym samym zwiększy się również emisja hałasu i zanieczyszczeń do środowiska.

Ponadto projektowana inwestycja całkowicie zmienia tradycyjny układ ruralistyczny wsi Kosakowo, który wpisany został zarówno do gminnej, jak i wojewódzkiej ewidencji zabytków. Przeniesienie głównej arterii miejscowości spowoduje, iż chroniony, typowo wiejski układ miejscowości przestanie istnieć. Na znaczeniu stracą historyczne zabudowania wsi, m.in. zabytkowa plebania.

Wskazać również należy, iż w dalszym przebiegu planowanej inwestycji drogowej koliduje ona w miejscowości Pierwoszyno z dębem stanowiącym pomnik przyrody. W naszej ocenie zachodzi niebezpieczeństwo, iż drzewo zostanie w wyniku prac budowlanych.

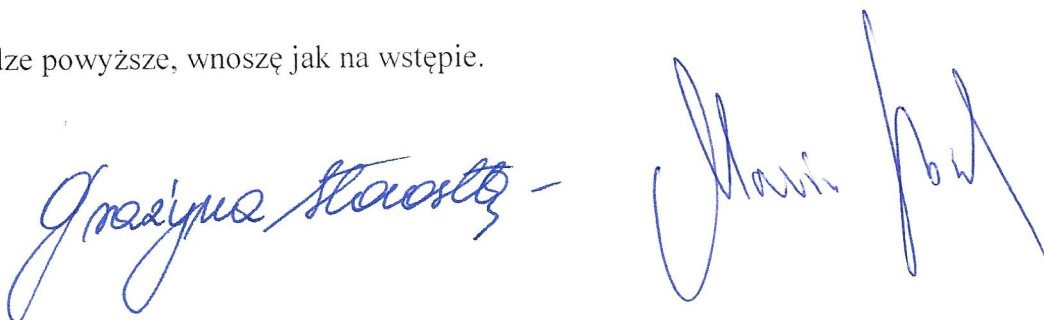
zniszczone, co budzi nasz stanowczy sprzeciw. Decyzja nie przewiduje odpowiedniej ochrony w trakcie prowadzenia prac budowlanych.

Co istotne również w zakresie wpływu na stosunki wodne panujące w gminie. Uzgodnienia dokonane w tym zakresie przez organ z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie są niewystarczające, albowiem pomijają szereg zagrożeń. Zgodnie z informacjami Stowarzyszenia projektowane rozwiązania przewidują wykorzystanie rowów, które prowadzą stawu nieobjętego projektem. Wskazujemy, iż obecnie posiadamy wiele sygnałów od mieszkańców świadczących, że staw ten już aktualnie wylewa, a połączona z nim infrastruktura wodociągowa jest niesprawna. Brak przeprowadzenia oceny oddziaływania inwestycji na środowisko w przedmiotowym zakresie sprowadza niebezpieczeństwo wystąpienia lokalnych podtopień, a efekcie nie tylko zniszczenia mienia, lecz również degradacji środowiska naturalnego.

Ponadto mające istotny wpływ na środowisko należy uznać odprowadzanie wody opadowej bezpośrednio do gruntu, w szczególności mając na uwadze okoliczność, iż projekt dotyczy zarówno układu drogowego, jak i zatoczek autobusowych i parkingów. Wskazujemy na możliwość bezpośredniego odprowadzania do gleb zanieczyszczeń, np. pochodzących z wycieków oleju z instalacji pojazdów zatrzymujących się na parkingach i w zatoczkach autobusowych. Z uwagi na powyższe niebezpieczeństwo planowana inwestycja powinna zostać wyposażony w system odprowadzania wody opadowej, który zapobiegnie bezpośredniemu zanieczyszczeniu gruntu, wód gruntowych oraz wód płynących (rowów).

Podniesiona powyżej argumentacja wprost wskazuje, iż decyzja obarczona jest szeregiem rażących błędów, które uzasadniają jej wyeliminowanie z obrotu prawnego.

Mając na uwadze powyższe, wnoszę jak na wstępie.



Załączniki:

- odpis wniosku