

GMINA BYTÓW

PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO PN.: „POŁUDNIOWA OBWODNICA BYTOWA” DLA TERENÓW POŁOŻONYCH W OBRĘBACH GEODEZYJNYCH NR: 102, 104 I 105 W BYTOWIE ORAZ W OBRĘBIE UDORPIE

ZESPÓŁ AUTORSKI.

- mgr Maciej Mach – środowisko przyrodnicze

BIURO UL. GROTTGERA 26/3 · 80-311 GDAŃSK
s p ó ł k a z o o TEL./FAX (48)(58) 554-84-40
URBANISTYCZNE 

N I P 584-020-36-47 R E G O N 008049023
K R S 0000093085 KAPITAŁ ZAKŁADOWY 84.000 zł
Tel/fax (58) 554-84-40 tel. (58) 520-92-22, 520-92-23
Mail: urbppp@ppp.gda.pl www.ppp.gda.pl

GDAŃSK, Kwiecień 2017 r.

Spis treści

1. PODSTAWY PRAWNE, CEL I ZAKRES PROGNOZY I INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANYCH PRZY JEJ SPORZĄDZANIU	4
1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA, CEL SPORZĄDZENIA PROGNOZY	4
1.2. ZAKRES MERYTORYCZNY PROGNOZY	4
1.3. ZASTOSOWANE METODY PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY, WYKORZYSTANE MATERIAŁY	4
1.4. CHARAKTERYSTYKA ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENU OBJĘTEGO OPRACOWANIEM	5
2. ANALIZA I OCENA STANU ŚRODOWISKA ORAZ JEGO POTENCJALNE ZMIANY W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI DOKUMENTU	6
2.1. ISTNIEJĄCY STAN ŚRODOWISKA ORAZ PROBLEMY JEGO OCHRONY ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PLANU ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŚNIA 2004 O OCHRONIE PRZYRODY	6
2.1.1. Rzeźba terenu i budowa geologiczna	6
2.1.2. Surowce naturalne	7
2.1.3. Obszary naturalnych zagrożeń geologicznych	7
2.1.4. Wody powierzchniowe i podziemne	7
2.1.5. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi	7
2.1.6. Warunki glebowe	7
2.1.7. Warunki bioklimatyczne	7
2.1.8. Struktura biotyczna obszaru opracowania	8
2.1.9. Diagnoza stanu środowiska	9
2.1.10. Obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	12
2.1.11. Obszary podlegające ochronie na podstawie przepisów odrębnych	12
2.1.12. Dobra kultury materialnej	12
2.2. POTENCJALNE ZMIANY STANU ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU	12
3. CHARAKTERYSTYKA USTALEŃ PROJEKTU PLANU	13
3.1. ZAKRES PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	13
3.2. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	13
3.3. GŁÓWNE CELE PLANU	14
3.3.1. ZAKRES PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	15
3.4. USTALENIA PLANU DOTYCZĄCE CAŁEGO OBSZARU	15
3.4.1. USTALENIA OGÓLNE PLANU DOTYCZĄCE KSZTAŁTOWANIA I OCHRONY ŚRODOWISKA I ZASAD ROZBUDOWY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	15
4. ANALIZA I OCENA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO I ZABYTKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ USTALEŃ PLANU	16
4.1. SKUTKI REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA POWIERZCHNIĘ ZIEMI, WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE	17
4.2. SKUTKI REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA ZABYTKI CHRONIONE, DOBRA KULTUROWE I WARTOŚCI MATERIALNE	19
4.3. SKUTKI REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA OBSZARY WYSTĘPOWANIA SUROWCÓW NATURALNYCH	20
4.4. SKUTKI REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA ZAGROŻENIA RUCHAMI MASOWYMI ORAZ NA ZAGROŻENIA POWODZIĄ	20
4.5. SKUTKI REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA FAUNĘ I FLOREĘ ORAZ NA RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNĄ	20
4.6. SKUTKI REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA WARUNKI KLIMATU LOKALNEGO	21
4.7. SKUTKI REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA OBSZARY CHRONIONE ORAZ NA OBSZAR NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU	22
4.8. SKUTKI REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA WALORY KRAJOBRAZOWE	24
4.9. PRZEWIDYWANE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI PLANU	24
5. PRZEWIDYWANE SKUMULOWANE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU	24
6. SKUTKI WPLYWU REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA ZDROWIE LUDZI OBSZARU OBJĘTEGO PROJEKTEM PLANU ORAZ NA TERENACH POZOSTAJĄCYCH W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA WYNIKAJĄCEGO ZE SKUTKÓW REALIZACJI USTALEŃ PLANU	25
6.1. POWIETRZE ATMOSFERYCZNE	25
6.2. WARUNKI KLIMATU AKUSTYCZNEGO	25

6.3. OBIEKTY EMITUJĄCE POLA ELEKTROMAGNETYCZNE	25
7. SPOSOBY ZAPOBIEGANIA, OGRANICZANIA LUB KOMPENSACJI PRZYRODNICZEJ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, W TYM NA OBSZAR NATURA 2000, ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU, WYNIKAJĄCYCH Z REALIZACJI USTALEŃ PLANU	25
8. ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W PROJEKCIE PLANU	26
9. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTU MPZP ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI JEJ PRZEPROWADZANIA	27
10. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM.....	27

Załączniki graficzne:

- Prognoza oddziaływania na środowisko miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: "Południowa obwodnica Bytowa" dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udorpie – skala 1: 2 000.

Oświadczenie autora

Autor niniejszego opracowania spełnia wymagania zawarte w Ustawie z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2016 r. poz. 353 z późn. zm.):

- w art. 74a, ust. 2, pkt. 1 lit. b – ukończenie jednolitych studiów magisterskich na kierunku związanym z kształceniem w obszarze nauk o Ziemi (geografia),
- w art. 74a, ust. 2, pkt. 2 – ukończył jednolite studia magisterskie, posiada 5 letnie doświadczenie w pracach w zespołach przygotowujących (...) prognozy oddziaływania na środowisko oraz brał udział w przygotowaniu, co najmniej 5 prognoz oddziaływania na środowisko.

Autor jest świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

.....
podpis autora

1. PODSTAWY PRAWNE, CEL I ZAKRES PROGNOZY I INFORMACJE O METODACH ZASTOSOWANYCH PRZY JEJ SPORZĄDZANIU

Przedmiotem niniejszej pracy jest prognoza oddziaływania na środowisko miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: „Południowa obwodnica Bytowa” dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udorpie.

Projekt planu opracował zespół projektowy Biura Urbanistycznego „PPP” Sp. z o.o. w Gdańsku (2015r.).

Sporządzenie prognozy planu zagospodarowania przestrzennego wynika z przebiegu procedury planistycznej powołanej na podstawie uchwały nr XXXIII/279/2013 Rady Miejskiej w Bytowie z dnia 11 września 2013 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: „Południowa obwodnica Bytowa” dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udorpie.

1.1. Podstawa prawna opracowania, cel sporządzenia prognozy

Podstawę prawną wykonania prognozy oddziaływania na środowisko projektu przedmiotowego planu stanowi art. 46 oraz art. 51 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 353).

Niniejsza prognoza w myśl wyżej przywołanego art. 46 stanowi jeden z etapów przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Celem prognozy, opracowywanej równocześnie z projektem planu jest poszukiwanie i wskazanie możliwości rozwiązań planistycznych najkorzystniejszych dla środowiska i zdrowia ludzi, poprzez:

- identyfikację i ocenę najbardziej prawdopodobnych wpływów na biofizyczne i zdrowotne komponenty środowiska określonego obszaru, jakie może wywołać realizacja dyspozycji przestrzennych zawartych w ustaleniach projektu planu,
- dyskusję i współpracę autora prognozy z autorem projektu planu celem eliminacji rozwiązań i ustaleń niemożliwych do przyjęcia ze względu na ewentualne negatywne skutki dla środowiska lub zagrożenie dla zdrowia mieszkańców,
- poinformowanie podmiotów planu, tj. wnioskodawców, społeczność lokalną i organ samorządu o skutkach wpływu ustaleń planu dla środowiska przyrodniczego.

Prognoza składa się z części tekstowej oraz części graficznej – załącznika graficznego do prognozy oddziaływania na środowisko miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: „Południowa obwodnica Bytowa” dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udorpie.

1.2. Zakres merytoryczny prognozy

Zakres niniejszej Prognozy został podyktowany wymaganiami ustawy z dnia 03.10.2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 353) oraz ustaleniami Wójta, który pismem nr GP.6721.27.22.2.2016.MC do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz pismem z dnia 03.03.2016 r. nr GP.6721.27.22.2.2016.MC do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bytowie, wystąpił o ustalenie stopnia szczegółowości informacji zawartych w Prognozie.

1.3. Zastosowane metody przy sporządzaniu prognozy, wykorzystane materiały

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w części obrębu geodezyjnego pn.: „Południowa obwodnica Bytowa” dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udorpie jest dokumentem sporządzanym w ramach procedury postępowania w sprawie przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Prognoza w/w zawiera informacje zgodne z art. 51 ust.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 (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 353).

Przy sporządzeniu prognozy zastosowano stacjonarno-analityczne metody prac. Materiały źródłowe do prognozy posłużyły w określeniu i zanalizowaniu stanu istniejącego. Dla potrzeb opracowania przeprowadzono wizję

terenową. Ponadto zgromadzono i przeanalizowano materiały źródłowe dotyczące informacji o stanie środowiska naturalnego.

W prognozie przyjęto założenie oceny porównawczej przewidywanych zmian w środowisku w odniesieniu do istniejącego stanu prawnego i rzeczywistego. W oparciu o dostępną wiedzę skoncentrowano się na szczegółowym przeanalizowaniu wpływu wprowadzanych ustaleń planu (zapisów w planie oraz treści rysunku) na środowisko. Podstawowym materiałem do sporządzenia prognozy jest projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: "Południowa obwodnica Bytowa" dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udropie.

Projekt planu składa się z ustaleń do planu oraz załącznika graficznego w skali 1:2 000.

Przy opracowaniu niniejszej prognozy wykorzystano następujące materiały źródłowe:

- Projekt miejscowego planu zagospodarowania pn.: "Południowa obwodnica Bytowa" dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udropie. Sporządzony w Biurze Urbanistycznym PPP Sp. z o.o., 2015 rok;
- Opracowanie ekofizjograficzne dla potrzeb miejscowego planu zagospodarowania pn.: "Południowa obwodnica Bytowa" dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udropie. Sporządzone w Biurze Urbanistycznym PPP Sp. z o.o., 2015 rok;
- Kondracki J., 2000, Geografia fizyczna Polski, PWN, Warszawa;
- Klimaszewski M., 1978, Geomorfologia ogólna, PWN, Warszawa;
- Polityka ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016, która została przyjęta uchwałą Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 maja 2009 r. w sprawie przyjęcia dokumentu „Polityka ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016 (M.P. Nr 34, poz. 501);
- Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim za rok 2015, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku, Gdańsk 2016;
- Plan gospodarki odpadami dla gminy miejsko-wiejskiej Bytów na lata 2004-2007 z perspektywą na lata 2008-2015, Bytów, 2004;
- Program ochrony środowiska dla gminy miejsko-wiejskiej Bytów, Eko-Efekt, Bytów, 2004;
- Strategia Rozwoju Gminy Bytów na lata 2015-2025, AMT Partner, Bytów, 2014;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Bytów, zatwierdzone uchwałą nr III/15/2014 Rady Miejskiej w Bytowie z dnia 22 grudnia 2014 r.;
- Ekologia krajobrazu, A. Richting, J. Solon, PWN, Warszawa, 2011;
- Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2013 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku, Gdańsk;
- Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31 XII 2015 r., Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2016;
- Mapa geologiczna Polski w skali 1:500 000, Państwowy Instytut Geologiczny, Warszawa 2006,
- Neubauer L., Marmołowski P., Szczegółowy opis inwestycji dla projektu: budowa węzła transportu zbiorowego w Bytowie, Bytów, 2013,
- www.ekologia.pl
- akty prawne wymienione w treści opracowania.

Projekt planu poprzedzony został na etapie prac studialnych rozpoznaniem uwarunkowań przyrodniczych w opracowaniu ekofizjograficznym obejmującym teren opracowania projektu mpzp. Stanowiły one podstawę merytoryczną konstruowania prognozy oddziaływania na środowisko.

1.4. Charakterystyka zagospodarowania i użytkowania terenu objętego opracowaniem

Obszar objęty planem miejscowym to w przewadze tereny zamknięte - kolejowe. Jest to teren w granicach, którego główne zainwestowanie to urządzenia i infrastruktura kolejowa bądź związana z obsługą ruchu kolejowego dworca Bytów. Przez miasto przebiega linia kolejowa nr 212 relacji Lipusz-Bytów-Korzybie.

Przez obszar opracowania planu przebiegają krzyżujące się ze sobą drogi o znaczeniu ponadlokalnym. Jest to droga krajowa nr 20 relacji Gdańsk-Bytów-Miastko oraz drogi wojewódzkie nr 209 Warszkowo-Bytów i 212 Chojnice-Bytów-Osowo Lęborskie.

W centralnej części terenu objętego planem w rejonie wiaduktu w ciągu drogi krajowej nr 20 znajdują się zabudowania dworca kolejowego oraz dworca autobusowego. W obszarze tej zabudowy występują również funkcje usługowe (handel). Na zachód od zabudowań dworcowych zarówno po południowej jak i po północnej stronie torów kolejowych znajdują się w większości obszary niezabudowane. W północnej części omawianego terenu obszar ten służy, jako parkingi dla transportu autobusowego oraz osobowego. Na krańcu północno zachodnim opracowania znajduje się duży budynek po dawnej parowozowni, który obecnie pełni rolę składowo magazynową. Na samej granicy planu w tym rejonie znajduje się część zabytkowego mostu na rzece Boruji. W rejonie tym na granicy planu występuje również zieleń wysoka tj. zadrzewienia wokół wspomnianej wcześniej rzeki przepływającej już poza granicami planu.

W południowej części opracowania w rejonie wiaduktu znajduje się zabudowa mieszkaniowa (dwa budynki mieszkalne wielorodzinne).

Po stronie wschodniej wiaduktu znajdują się tereny składowo magazynowe (m.in. skład materiałów budowlanych) oraz tereny parkingu samochodów dostawczych. Znajduje się tu również działalność polegająca na złomowaniu samochodów.

Na północ od terenów składowych oraz na zachód od obiektów dworcowych znajdują się dawne tereny ramp kolejowych. Obecnie wykorzystuje się te tereny pod parkingi samochodowe oraz autobusowe.

Na wschód od omawianego terenu biegnie linia kolejowa, która mniej więcej w połowie obszaru opracowania przecina rzekę Bytowę, nad którą wznosi się wiadukt kolejowy. W sąsiedztwie wiaduktu znajdują się obecnie nie użytkowane niewielkie budynki związane z infrastrukturą kolejową. We wschodniej części opracowania poza wspomnianą linią kolejową nie ma w zasadzie żadnego innego zainwestowania w szczególności nie ma żadnej zabudowy kubaturowej. W północno wschodnim krańcu terenu opracowania znajduje się droga krajowa, a wzdłuż torów przebiega ścieżka pieszo rowerowa, która odbija w kierunku północno wschodnim poza obszar opracowania planu.

2. ANALIZA I OCENA STANU ŚRODOWISKA ORAZ JEGO POTENCJALNE ZMIANY W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI DOKUMENTU

2.1. Istniejący stan środowiska oraz problemy jego ochrony istotne z punktu widzenia realizacji planu ze szczególnym uwzględnieniem obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody

2.1.1. Rzeźba terenu i budowa geologiczna

Pod względem podziału fizycznogeograficznego Polski omawiany obszar położony jest w prowincji Niżu Środkowoeuropejskiego, podprowincji Pojezierza Południowobałtyckiego, w obrębie makroregionu Pojezierza Zachodniopomorskiego, w mezoregionie Pojezierza Bytowskiego (Kondracki, 2000).

Teren opracowania wchodzi w skład wysoczyzny morenowej dennej pagórkowatej na obrzeżach strefy marginalnej fazy pomorskiej zlodowacenia bałtyckiego.

Teren przecięty jest dwoma formami dolinnymi. Jedna z nich przecina Bytów z północnego-zachodu na południowo-wschód i płynie nią rzeczka Bytowa, druga forma przecina z północnego-wschodu na południowy – zachód. Znaczna część miasta znajduje się w północnej wyniesionej części oraz w strefie dolinnej rzeczki Bytowa, oraz płynącej z południowego-zachodu rzeczki Borui.

Omawiany teren zlokalizowany jest na styku wszystkich dolin.

Najwyższe punkty znajduje się w części wschodniej osiągając ok. 150 m n.p.m. oraz w części centralno-południowej, w obrębie lokalnego wyniesienia – 145 m n.p.m. Najniższe położone są tereny w części zachodniej, w obrębie dolinki rzeki Borui ok. 120 m n.p.m. oraz centralnej części w strefie przepływu rzeczki Bytowa – 120 m n.p.m.

Przypowierzchniowa budowa geologiczna w obrębie terenu opracowania oraz miasta Bytowa, opiera się głównie na utworach czwartorzędowych pochodzących z ostatniego zlodowacenia. Wg Centralnej Bazy Danych Geologicznych (CBDG), w granicach opracowania występują głównie piaski i mułki kemów, w części wschodniej są to już gliny zwałowe, ich zwietrzeliny oraz piaski i żwiry lodowcowe. W obrębie dolin rzecznych będą występować najmłodsze osady w postaci rzecznych pisków i namulów.

2.1.2. Surowce naturalne

W granicach opracowania brak jest udokumentowanych złóż surowców naturalnych.

2.1.3. Obszary naturalnych zagrożeń geologicznych

W granicach opracowania brak jest obszarów z naturalnymi zagrożeniami geologicznymi. W centralnej części, na południe od dworca kolejowego, znajduje się wyniesienie (ok. 13m n.p.t.) o stosunkowo stromych stokach. Stoki te są porośnięte murawą oraz drzewami.

Brak jest widocznych dowodów spelzywania stoku.

2.1.4. Wody powierzchniowe i podziemne

Wody powierzchniowe są ważnym elementem różnorodności krajobrazowej terenu, a także decydują o funkcjonowaniu ekosystemów. Przez teren opracowania przebiega jeden częściowo zrurowany ciek Bytowa (Bytówka) oraz Dopływ z Rzepnicy. Rzeka Bytowa wypływa z okolic wsi Rabacino przepływa przez jeziora Gromadzkie i Mądrzechowskie, a następnie wpada do Zalewu Bytowskiego. Na terenie opracowania nie występują naturalne ani sztuczne zbiorniki wodne. Przez teren opracowania przebiega dział wodny III rzędu.

Obszar opracowania leży na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 117 Bytów. Jest to udokumentowany zbiornik typu porowego o powierzchni 524 km² i szacunkowej wydajności 150000 m³/d.

Teren opracowania położony jest w JCWPd nr 11, który obejmuje zlewnie Słupi, Łupawy i Łeby. Główne poziomy wodonośne występują w utworach czwartorzędowych. Wyróżnia się zasobna struktura pradoliny Redy-Łeby (GZWP 107) oraz innych głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP). Średnia głębokość ujmowania wód podziemnych z GZWP wynosi w piętrze czwartorzędowym od 25 do 50 m. Głębokość zalegania wód podziemnych wynosi od 1 do 2 m.p.t.

2.1.5. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi

Nie występują obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi.

2.1.6. Warunki glebowe

Powstanie gleb w obrębie Bytowa zostało zdeterminowane głównie utworami jakie zostały naniesione przez lądolód. Dodatkowo dochodzą czynniki klimatyczne oraz hydrologiczne.

Na terenie gminy Bytów przeważają więc gleby bielcowe powstałe głównie na piaskach oraz piaskach gliniastych. W obrębie utworów bardziej zwartych, gliniastych utworzyły się gleby brunatne, a w dolinach oraz obniżeniach, utwory organiczne.

Teren opracowania jest dość silnie przekształcony. Jego znaczna część dawno nie była użytkowana rolniczo, dotyczy to głównie terenów kolejowych oraz pod zabudową miejską. W części wschodniej obszar obejmuje fragmenty terenów użytków rolnych głównie w postaci użytków zielonych oraz terenów ogródków działkowych.

Występują głównie użytki klas IV oraz V.

2.1.7. Warunki bioklimatyczne

Warunki środowiskowe analizowanego obszaru w dużym stopniu są zależne od warunków fizjograficznych. W zależności od położenia geograficznego kształtują się warunki przyrodnicze oraz klimatyczne danego obszaru.

Teren opracowania znajduje się w zasięgu krainy klimatycznej Pojezierza Pomorskiego. Istotnym czynnikiem, który wpływa na klimat tego terenu jest położenie w odległości ok 60 km od Morza Bałtyckiego. Klimat kształtujący się pod wpływem Morza Bałtyckiego charakteryzuje się:

- względnie małą roczną amplitudą temperatury powietrza;
- stosunkowo duże roczne sumy opadów;
- lato późne, dość chłodne i krótkie;
- zima krótka i łagodna.

Zgodnie z danymi najbliższej stacji meteorologicznej w Lęborku, średnie temperatury w regionie wynoszą -1,6°C w styczniu, +6,0°C w kwietniu, +16,7°C w lipcu i +8,6°C w październiku. Średnia opadów w ciągu roku na terenie gminy wynosi 700 mm, pokrywa śnieżna zalega do 75 dni, a okres wegetacyjny wynosi 200 dni. Średnie roczne

nasłonecznienie na terenie gminy Bytów wynosi 237 cal/cm³/dzień. Wiatry przeważają z zachodu, najrzadziej wieją z północy i południa. Pory roku rozpoczynają się o około 2-3 tygodnie później niż w centralnej części kraju.

2.1.8. Struktura biotyczna obszaru opracowania

Zgodnie z podziałem geobotanicznym Polski (Szafer, 1977) – cały Bytów położony jest w obrębie Państwa Holarktyki, obszaru Euro-syberyjskim, prowincji Niżowo-Wyżynnej Środkowoeuropejskiej, działu Bałtyckiego, poddziału Pasa Równin Przymorskich i Wysoczyzn Pomorskich oraz krainie Pojezierza Pomorskie, w okręgu Wałęcko-Drawskim.

Flora

Potencjalną roślinność (schemat nr 2) na terenie opracowania tworzy zespół:

- ❖ Fraxino-Alnetum – łąg jesionowo-olszowy, zespół charakterystyczny dla dolin rzek i cieków. Jest to najczęściej występujące w Polsce zbiorowisko niżowego lasu łąkowego. Warstwę drzew tworzą olsza czarna (*Alnus glutinosa*) i jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*); w mniejszej ilości występują także klon pospolity (*Acer platanoides*), grab pospolity (*Carpinus betulus*), czeremcha pospolita (*Padus avium*), wierzba górska (*Ulmus scabra*);
- ❖ Stellario-Carpinetum – łąg subatlantycki, obejmuje grupę lasów dębowo-grabowych, związanych z zasobnymi lub umiarkowanie zasobnymi siedliskami. W klasyfikacji siedlisk leśnych łąg subatlantycki występuje na siedliskach lasowych: lasu świeżego i wilgotnego oraz lasu mieszanego świeżego i wilgotnego;
- ❖ Luzulo pilosae-Fagetum – kwaśna buczyna niżowa, typ lasu bukowego. Występuje w obrębie ubogich siedlisk oraz na glebach kwaśnych. Głównym gatunkiem w drzewostanie jest buk zwyczajny (*Fagus sylvatica*), w skład gat. domieszkowych mogą wchodzić: dąb, klon czy grab.
- ❖ Fago-Quercetum – acydofilny las dębowo-bukowy, zbiorowisko występuje „na świeżych lub wilgotnych glebach piaszczysto-gliniastych albo drobnopiaszczystych w typie gleb bielcowych w warstwą próchnicy nadkładowej”. W drzewostani dominuje dąb oraz buk, z domieszką sosny.

Regionalizacja geobotaniczna

Zgodnie z regionalizacją geobotaniczną Polski tj., zhierarchizowanym według określonych reguł podziałem przestrzeni geograficznej dokonany ze względu na zróżnicowanie szaty roślinnej wg J. M Matuszkiewicza, obszar miasta położony jest w Prowincji Środkowoeuropejskiej, w Podprowincji Południowobałtyckiej,

- A – Dział Pomorski,
 - A.4. – Kraina Pojezierzy Środkowopomorskich,
 - A.4.4. – Okręg Pojezierza Bytowskiego,
 - A.4.4.f - Podokręg Bytowski.

Roślinność rzeczywista

Na obszarze objętym planem występują zbiorowiska roślinne zaliczające się głównie do grupy roślinności antropogenicznej. W obrębie miasta będą to zbiorowiska ruderalne towarzyszące istniejącej zabudowie.

W jej obrębie występują również:

- zadrzewienia przydrożne, w postaci szpalerów (klon, lipa, topola), wzdłuż ulicy Dworcowej, Wareckiej, wzdłuż terenów kolejowych;
- tereny zielone z grupami zadrzewień i zakrzewień (dąb, klon, brzoza, topola), m.in. pomiędzy terenami kolejowymi, a ulicą Wieża Wodna, Polną oraz Dworcową;
- trawniki, murawy.

We wschodniej części występują użytki rolne zagospodarowane m.in. jako ogródki działkowe lub jako łąki czy pastwiska. Pośród nich przepływa niewielki ciek, wzdłuż którego rośnie olsza szara z domieszką brzozy.

Teren opracowania to głównie tereny kolejowe, zurbanizowane, porośnięte niezorganizowaną roślinnością trawiastą. Dodatkowo występują pojedynczo rosnące krzewy oraz niewielkie drzewa.

Fauna

Brak jest dokładnych danych dotyczących fauny zasiedlającej obszar opracowania. Obszar objęty planem w znacznej mierze znajduje się w obrębie miasta Bytowa, wystąpienie dużych zwierząt będzie więc znikome.

Mogą występować małe ssaki, jak jeże, oraz gryzonie (wiewiórki, myszy).

Pospolicie mogą występować ptaki wróblowate, sikorowate, jaskółkowate, gołębiowate, krukowate.

2.1.9. Diagnoza stanu środowiska

Jakość powietrza atmosferycznego

Na terenie opracowania głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego są przede wszystkim:

- zanieczyszczenia komunikacyjne,
- zanieczyszczenia pochodzące ze źródeł niskiej emisji,

Emisja komunikacyjna

Zanieczyszczenia komunikacyjne powstają w wyniku eksploatacji dróg przez pojazdy mechaniczne i wpływają na ogólny stan powietrza atmosferycznego. Główne składniki spalin to tlenki węgla i tlenki azotu.

Przez praktycznie cały obszar opracowania przebiega linia kolejowa, która wykorzystywana jest do przewozów towarowych. Przez zachodnią część opracowania przebiega droga krajowa nr 20, to z niej do powietrza trafia najwięcej zanieczyszczeń komunikacyjnych. Poza tym na obszarze opracowania znajdują się drogi niższego rzędu, z których również do powietrza trafiają zanieczyszczenia, ale jest ich zdecydowanie mniej niż z trasy nr 20, jest to spowodowane mniejszym natężeniem ruchu na tych drogach.

Emisja niska

Na terenie opracowania jest zlokalizowana zabudowa, występuje ona również w jego otoczeniu, a więc będzie występować niska emisja zanieczyszczeń, czyli emisja pyłów i szkodliwych gazów pochodząca z domowych pieców grzewczych i lokalnych kotłowni węglowych, w których spalanie węgla odbywa się w nieefektywny sposób.

Do źródeł niskiej emisji należy zaliczyć przede wszystkim indywidualne posesje, ciepłownie miałowo-węglowe, a także mniejsze zakłady produkcyjne, punkty usługowe i handlowe.

Pomiary zanieczyszczeń powietrza na terenie opracowania

Dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń atmosferycznych reguluje Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. 2012, poz. 1031):

- NO₂ – dopuszczalny poziom średnioroczny – 40 µg/m³;
- SO₂ - dopuszczalny poziom średnioroczny oraz pora zimowa (1 X – 31 III) – 20 µg/m³;
- Pył zawieszony PM₁₀ (dla frakcji poniżej 10 µg wynosi) – dopuszczalny poziom średniodobowy – 50 µg/m³ i średnioroczny - 40 µg/m³;
- Benzo(a)piren – poziom docelowy substancji w powietrzu (uśredniony wynik roczny) – 1 µg /m³;
- Ozon - poziom docelowy substancji w powietrzu (uśredniony wynik ośmiogodzinny) – 120 µg/m³ i (okres wegetacyjny: 1 V – 31 VII) – 18.000 µg/m³ x h.

Obszar opracowania, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz.U. 2012, poz. 914), należy do strefy pomorskiej (PL2202). Dla wyznaczonej strefy wg Rocznej oceny jakości powietrza w województwie pomorskim raport za rok 2014, wydzielono klasy:

- klasa A, jeżeli stężenia zanieczyszczenia na terenie strefy nie przekraczają odpowiednio poziomów dopuszczalnych, docelowych,
- klasa B, jeżeli stężenia zanieczyszczeń występują powyżej poziomu dopuszczalnego, lecz nie przekraczającego poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji,
- klasa C, jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalny, poziomy docelowy powiększony o margines tolerancji, a w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalny, docelowy,
- klasa D1, jeżeli poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego,
- klasa D2, jeżeli poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego.

Tab. 1. Klasyfikacja obszaru strefy pomorskiej ze względu na poszczególne zanieczyszczenia pod kątem ochrony zdrowia.

Obszar strefy	Klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń w obszarze strefy											
Strefa pomorska	SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	PM ₁₀	PM _{2,5}	Pb	As	Cd	Ni	B(a)P	O ₃
	A	A	A	A	C	A (C1)	A	A	A	A	C	A (D2)

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim, raport za rok 2015, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku, Gdańsk 2016.

Tab. 2. Klasyfikacja strefy z uwzględnieniem parametrów kryterialnych określonych pod kątem ochrony roślin.

Nazwa strefy	Klasy dla poszczególnych zanieczyszczeń w obszarze strefy		
pomorska	SO ₂	NO _x	O ₃
	A	A	A (D2)

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim, raport za rok 2015, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku, Gdańsk 2016.

Dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń atmosferycznych reguluje rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012, poz. 1031):

- NO₂ – dopuszczalny poziom średnioroczny – 40 µg/m³;
- SO₂ – dopuszczalny poziom średnioroczny – 20 µg/m³;
- Pył zawieszony PM₁₀ (dla frakcji poniżej 10 µg wynosi) średnioroczny – 40 µg/m³;
- Benzo(a)piren – poziom docelowy substancji w powietrzu (uśredniony wynik roczny) – 0,001 µg/m³;
- Ozon – poziom docelowy substancji w powietrzu (dla okresu wegetacyjnego 1 V – 31 VII) – 18 000 µg/m³·h.

Zmienność stężeń zanieczyszczeń w ciągu roku

Stężenia zanieczyszczeń wykazują zmienność sezonową, która spowodowana jest zróżnicowanymi warunkami klimatycznymi. Na podwyższenie stężeń większości zanieczyszczeń wpływają takie cechy klimatu, jak: niska temperatura, znikome opady atmosferyczne oraz słaby wiatr. Wyższe zanieczyszczenia powietrza SO₂ występują w czasie zimy, ze względu na większe zapotrzebowanie ogrzewania pomieszczeń, a co za tym idzie, większe spalanie węgla, koksu czy olejów opałowych, które powodują większe zanieczyszczenie atmosfery.

Zmienność sezonową wykazuje również pył zawieszony i dwutlenek azotu. Wartości stężeń w miesiącach zimnych są wyższe niż w miesiącach ciepłych. Jednak różnice w wielkościach stężeń pomiędzy sezonami są niższe niż w przypadku dwutlenku siarki. Dla tych zanieczyszczeń istotny jest również wpływ innych źródeł zanieczyszczeń niż procesy spalania w celach grzewczych. W stężeniach pyłu dużą rolę odgrywa emisja tzw. “niezorganizowana” np. pylenie ze źle zagospodarowanych obszarów, pokrytych kurzem ulic. W stężeniach dwutlenku azotu poza emisją z procesów spalania występuje również emisja tlenków azotu ze środków transportu.

Klimat akustyczny

Hałas i wibracje stanowią specyficzne formy uciążliwości antropogenicznych dla środowiska, decydujących, między innymi, o warunkach życia ludzi i funkcjonowania fauny oraz flory. Źródła emisji hałasu do środowiska zawsze związane są ze skupiskami ludzi i prowadzona przez nich działalnością.

Na terenie gminy wyróżnić można dwa podstawowe typy źródeł emisji hałasu do środowiska:

- hałas komunikacyjny,
- hałas powstały przez pozostałe obiekty i działalność będącą źródłem hałasu.

Dopuszczalny poziom hałasu w środowisku - polskie wymagania prawne w zakresie ochrony środowiska przed hałasem odnoszą się osobno do dwóch pór doby, tj. pory dziennej (6:00 – 22:00) i nocnej (22:00-6:00). Wartości dopuszczalnych poziomów dźwięku (równoważnych LAeq) w środowisku, zarówno dla pory dziennej jak i nocnej sprecyzowane są w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014, poz. 112). Poziomy te odnoszą się do terenów wymagających ochrony przed hałasem. Czas uśredniania (wyznaczania, czy pomiaru wartości poziomu LAeq) przyjęto w rozporządzeniu na 8 godzin dnia i 1 godzinę nocy dla hałasu emitowanego przez instalacje (hałas przemysłowy).

**PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DO PROJEKTU MPZP
PN.: „POŁUDNIOWA OBWODNICA BYTOWA” DLA TERENÓW POŁOŻONYCH W OBRĘBACH GEODEZYJNYCH NR: 102, 104
I 105 W BYTOWIE ORAZ W OBRĘBIE UDORPIE**

Wartości poziomów dopuszczalnych są zależne od funkcji urbanistycznej, jaką spełnia dany teren. Dla terenów wymagających intensywnej ochrony przed hałasem określone są najniższe poziomy dopuszczalne, natomiast dla terenów gdzie ochrona przed hałasem nie jest zagadnieniem krytycznym poziomy dopuszczalne są najwyższe. Przyjęta podstawa kategoryzacji terenów – jego funkcja urbanistyczna – jednoznacznie wskazuje na ścisłe związki między ochroną środowiska przed hałasem a zagospodarowaniem przestrzennym.

Tab. 3. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku.

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		pora dnia - przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	pora nocy - przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	pora dnia - przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia, kolejno po sobie następującym	pora nocy - przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
2	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, c) Tereny domów opieki społecznej, d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
3	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, b) Tereny zabudowy zagrodowej, c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, d) Tereny mieszkaniowo-usługowe.	65	56	55	45

Źródło: Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014, poz. 112).

Hałas komunikacyjny, drogowy należy do najbardziej uciążliwych źródeł hałasu w środowisku. Spowodowane jest to przede wszystkim powszechnością jej występowania i czasu oddziaływania. Na stopień uciążliwości tras komunikacyjnych wpływ mają takie czynniki jak: natężenie ruchu, struktura pojazdów, prędkość ich poruszania się, rodzaj i stan techniczny nawierzchni. Rozprzestrzenianie się hałasu zależy również od występującej zabudowy między innymi od: wysokości budynków, ich wielkości i gęstości rozmieszczenia.

Na terenie opracowania oprócz dróg niższego rzędu znajduje się również droga krajowa nr 20. Jest to droga o dużym natężeniu ruchu. Według Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2010, dziennie średnio przez ten odcinek przejeżdżało ok. 7920 pojazdów silnikowych.

W latach 2005, 2010 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) przeprowadziła Generalny Pomiar Ruchu. Objął on m.in. drogę krajową nr 20 na odcinku Bytów/Przejsie. Wyniki pomiaru wskazują na wzrost natężenia ruchu o ok. 4,5%. Najczęściej ten odcinek drogi pokonywały samochody osobowe oraz mikrobusy, najrzadziej ciągniki rolnicze. Ogólny wzrost ruchu na tym odcinku drogi, zmniejszenie ilości rowerów, a tym samym zwiększenie samochodów ciężarowych, oznacza większą emisję hałasu komunikacyjnego.

Tab.4. Generalny Pomiar Ruchu w latach 2005, 2010 na odcinku drogi nr 20.

Rok	Nr punktu pomiar.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. Mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowerzy
2010	70404	20	Bytów/Przejsie	7920	83	6522	574	635	87	19	56
2005	70404	20	Bytów/Przejsie 2	7579	45	6360	606	462	83	23	80

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu>.

2.1.10. Obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

W granicach terenu opracowania znajdują się dwa fragmenty **Obszaru z Znaczeniu Wspólnotowym Natura 2000 PLH220052 „Dolina Słupi”**.

Przez obszar objęty planem przebiega obszar Natura 2000 PLH220052 Dolina Słupi powołanego Decyzją Wykonawczą Komisji z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie przyjęcia siódmego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2013) 7358). (Dz. U. UE z 2013 r., L 350).

Obszar obejmuje dolinę rzeki Słupi z jej dopływami, od Sulęcyna - do ujścia. Na terenie tym znajdują się liczne zbiorniki wodne różnych typów, torfowiska i inne zbiorowiska nieleśne z cenną roślinnością. Znaczna część obszaru pokrywają lasy, z udziałem buczyn oraz grądu, a nad ciekami - pasem łągu.

Na wąskim obszarze doliny Słupi i dolin jej dopływów, skumulowane są cenne siedliska przyrodnicze oraz stanowiska rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków z różnych grup systematycznych.

2.1.11. Obszary podlegające ochronie na podstawie przepisów odrębnych

Walory krajobrazowe w myśl Art. 5 pkt 23 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 z p.zm.) to wartości ekologiczne, estetyczne lub kulturowe obszaru oraz związane z nim rzeźba terenu, twory i składniki przyrody, ukształtowane przez siły przyrody lub działalność człowieka.

Walory krajobrazowe omawianego terenu są zróżnicowane głównie ze względu na rzeźbę terenu oraz sposób użytkowania. Można tu wyróżnić dwa obszary:

- obręb zabudowy miasta Bytowa wraz z linią kolejową – krajobraz zurbanizowany, częściowo zaniedbany i zdewastowany. Tworzą go budynki miejskie oraz infrastruktura towarzysząca (budynki oraz teren PKP). W części centralno-południowej znajduje się wzniesienie, z którego widoczny jest fragment zabudowy miejscowości Mądrzychowice, oddalonej o ok. 1,5 km w kierunku wschodnim. Częściowo jest widoczna również zabudowa centralnej części miasta Bytowa.
- Tereny zielone poza miastem – to głównie tereny uprawne, ale również tereny ogrodów działkowych. Położone głównie w dolinkach, ale również w obrębie stoku. Wzdłuż cieków występują ciągi zadrzewień.

2.1.12. Dobra kultury materialnej

Teren opracowania położony jest w granicach strefy W.II. częściowej ochrony archeologiczno-konserwatorskiej „*obejmująca obszar pradziejowych i średniowiecznych struktur osadniczych tkanki miejskiej zlokalizowanych poza układem urbanistycznym miasta lokacyjnego*”.

2.2. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku

Wstępna prognoza zmian zachodzących w środowisku określa tendencje przekształceń, w tym degradacji środowiska, które może powodować dotychczasowe użytkowanie i zagospodarowanie terenów.

Zmiany w środowisku analizowanego terenu można prognozować na podstawie obserwowanych obecnie tendencji. W przypadku analizowanego obszaru na zmiany zachodzące w środowisku największy wpływ ma stopniowa urbanizacja obszaru.

Środowisko przyrodnicze na obszarze projektu planu jest pod presją działalności człowieka głównie w zakresie:

- przekształceń na tereny komunikacyjne;
- przekształceń na tereny składowo-usługowe.

Dotychczasowe przekształcenia środowiska w granicach obszaru opracowania sprowadziły się do:

- usunięcia pokrywy glebowej i roślinnej z powierzchni zajętych pod utwardzone powierzchnie;
- przekształceń krajobrazu poprzez infrastrukturę techniczną na terenie opracowania;
- oddziaływanie emitorów zanieczyszczeń powietrza szczególnie w okresie sezonu grzewczego z terenu opracowania oraz bezpośrednio z sąsiedztwa;
- zwiększenie hałasu wzdłuż drogi krajowej nr 20;
- możliwości zanieczyszczenia wód powierzchniowych i gruntowych.

3. CHARAKTERYSTYKA USTALEŃ PROJEKTU PLANU

Przedmiotem niniejszej prognozy jest projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w południowej części miasta Bytowa. Rada Miejska w Bytowie podjęła uchwałę Nr XXXIII/279/2013 z dnia 11 września 2013r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: "Południowa obwodnica Bytowa" dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udorpie.

3.1. Zakres projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

3.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Projekt miejscowego planu jest przygotowany zgodnie z polityką przestrzenną, jaka została określona w tekście obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Bytów przyjętym uchwałą Nr XXIV/190/2012 Rady Miejskiej w Bytowie z dnia 31 października 2012 r.

W studium zapisane zostały cele, które realizować mają politykę przestrzenną miasta i gminy. Dla obszaru miasta zostały wyznaczone tereny do przeprowadzenia procedury opracowania planów miejscowych. Opracowywany plan miejscowy jest przewidziany w dokumencie Studium, jako jeden z obszarów priorytetowy do działań planistycznych. Najistotniejszymi elementami w zagospodarowaniu terenów objętych opracowaniem planu miejscowego przewidzianymi w Studium są budowa południowej obwodnicy miasta Bytów wzdłuż linii kolejowej oraz stworzenie intermedialnego dworca transportu zbiorowego wykorzystując do tego celu istniejącą infrastrukturę dworca kolejowego.

Obszar opracowania planu miejscowego położony jest w strefie miejskiej obejmującej miasto Bytów. Jest on położony w wyodrębnionej podstrefie zabudowy śródmiejskiej charakteryzującą się wysokim walorami architektonicznymi, historycznym układem urbanistycznym. Koncentrują się tu główne miejskie przestrzenie publiczne, najważniejsze usługi publiczne oraz usługi komercyjne o znaczeniu ogólnomiejskim. Podstrefa śródmiejska to obszar wskazany do przekształceń i uzupełnień zabudowy głównie o funkcjach usługowych i mieszkaniowych. Obszar planu położony jest w południowej części strefy na granicy ze strefą zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

W odniesieniu do obszaru planu, jako kierunki działań w zakresie zagospodarowania terenów w szczególności wskazane jest:

- 1) kreowanie przestrzeni publicznych o znaczeniu ogólnomiejskim,
- 2) kreowanie zabudowy o charakterze centrotwórczym i ogólnomiejskim,
- 3) rewitalizacja dworców PKP i PKS oraz ich otoczenia, wykreowanie przestrzeni publicznych w otoczeniu dworców i powiązanie ich z istniejącym systemem przestrzeni publicznych,
- 4) eliminacja ruchu tranzytowego,
- 5) uwzględnienie zasad ochrony konserwatorskiej, w tym stanowisk archeologicznych,
- 6) wskaźniki dotyczące zagospodarowania terenów:
 - a) maksymalna wysokość zabudowy 20m,
 - b) powierzchnia biologicznie czynna min. 10%,
 - c) intensywność zabudowy maksymalnie dla działki 3,5.

Zapisy projektu planu są zgodne w podstawowym zakresie z przepisami ustawy Prawo ochrony środowiska, ustawy Prawo wodne, Ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych oraz innymi przepisami z zakresu ochrony środowiska (w tym z aktami wykonawczymi do ustaw). Ponadto analiza zapisów dotyczących środowiska przyrodniczo-kulturowego pozwala stwierdzić, że ustalenia projektu planu są zgodne z przesłaniami dokumentów rangi ponadlokalnej i lokalnej takich jak:

- Europejska Konwencja Krajobrazowa-Florencja 2000, w myśl której krajobraz jest kluczowym elementem dobrobytu całości społeczeństwa i jednostek oraz że jego ochrona, a także gospodarka i planowanie niesie w sobie prawa i obowiązki dla każdego człowieka, a także, że jakość i różnorodność krajobrazów europejskich stanowi wspólny zasób oraz, że ważna jest współpraca na rzecz ich ochrony, gospodarki i planowania, stwierdzić należy, że Plan kształtowany jest głównie na wnioski społeczeństwa, a jego celem jest harmonizowanie nowych terenów zabudowanych (np. poprzez nakaz zharmonizowania i wzmocnienia bioróżnorodności krajobrazu).

- Polityka ekologiczna państwa na lata 2009 – 2012, z perspektywą do roku 2016, wśród priorytetów polityki ekologicznej znajdują się m.in. następujące działania: wspieranie platform technologicznych priorytetów ekoinnowacyjności priorytetów ochronie środowiska, przywrócenie podstawowej roli miejscowym planom zagospodarowania przestrzennego, jako podstawy lokalizacji inwestycji, zwiększenie retencji wody, opracowanie krajowej strategii ochrony gleb, promocja wykorzystania metanu priorytetów pokładu węgla, ochrona atmosfery, ochrona wód, gospodarka odpadami oraz modernizacja systemu energetycznego).
- Aktualizacja Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych - AKPOŚK 2010, którego zapisy stanowią, że: budowę urządzeń służących do zaopatrzenia w wodę realizuje się jednocześnie z rozwiązaniem spraw gospodarki ściekowej, w szczególności przez budowę systemów kanalizacyjnych i oczyszczalni ścieków, w miejscach, gdzie budowa systemów kanalizacyjnych nie przyniosłaby korzyści dla środowiska lub powodowałaby nadmierne koszty, należy stosować systemy indywidualne, wprowadzający ścieki do wód lub do ziemi są obowiązani zapewnić ochronę wód przed zanieczyszczeniem, w szczególności poprzez budowę i eksploatację urządzeń służących tej ochronie.
- Krajowa strategia ochrony i umiarkowanego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z Programem działań, – 2003 – która jest przełożeniem Konwencji o różnorodności biologicznej z 1992r (Rio de Janeiro). plan wprowadzając nowe tereny zabudowy ustala udział powierzchni biologicznie czynnych niepodlegające zabudowie.
- Według planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego następować będzie rozwój hierarchicznej struktury systemu osadniczego, z dynamicznym rozwojem Trójmiasta jako centrum. Przewidywane oddziaływanie czynników rozwojowych zewnętrznych, prowadzące do równoważenia struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa, zachodzić będzie etapowo. W tym m.in. przewiduje się, że w **Etap III** tj. w okresie perspektywy średniookresowej w latach 2014–2020 po rozbudowie Kolei Metropolitalnej zwiększy się oddziaływanie aglomeracji w kierunku zachodnim, w tym szczególnie na miasta Kościerzynę i właśnie Bytów.
W planie województwa określona została również infrastruktura transportowa, dla której jako podstawowe cele przewiduje się poprawę wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z sąsiednimi województwami, polskimi aglomeracjami miejskimi i stolicą. Ma to również odniesienie do miasta Bytów, który położony jest w wyznaczonym jednym z regionalnych korytarzy transportowych. Jest to korytarzu pojezierny na kierunku Trójmiasto – Kartusy – Kościerzyna – Bytów – Miastko.
Linia kolejowa znaczenia lokalnego nr 212 Lipusz – Bytów, w planie województwa jest określona, jako jedna z głównych tras w transporcie kolejowym w powiązaniach regionalnych w województwie pomorskim.
Przez miasto Bytów zgodnie z ustaleniami planu województwa przebiegać mają szlaki turystyczne tras międzynarodowych (m.in. system EURO-VELO) czy tras międzyregionalnych. Ponadto planuje się stworzenie systemu węzłów obsługi ruchu rowerowego o znaczeniu kluczowym, zintegrowanych z transportem publicznym. Węzeł taki planowany jest m.in. w Bytowie.

3.3. Główne cele planu

Podstawowymi celami planu są:

- 1) Realizacja węzła transportu zbiorowego w oparciu o rewitalizację i rozbudowę istniejącej infrastruktury w rejonie dworca kolejowego w Bytowie,
- 2) Wyznaczenie nowego przebiegu drogi krajowej nr 20 stanowiącego południowe obejście centrum miasta,
- 3) Rewitalizacja linii kolejowej Bytów Lipusz nr 212 do ruchu pasażerskiego,
- 4) Wyznaczenie miejsc dla lokalizacji strategicznych dla obszaru miasta stref parkingowych dla samochodów, autobusów, stanowiącego również zaplecze parkingowe dla ruchu rowerowego,
- 5) Odtworzenie również w oparciu o zachowaną infrastrukturę terminalu przeładunkowego w sąsiedztwie terenów kolejowych,
- 6) Stworzenie możliwości rozwoju funkcji usługowych i terenów składowo magazynowych,
- 7) Stworzenie możliwości lepszego funkcjonowania i rozwoju dla terenów zainwestowanych i zagospodarowanych.

- 8) Zachowanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej i stworzenie jej w miarę możliwości odpowiednich warunków do dalszego funkcjonowania w sytuacji nowego zainwestowania w sąsiedztwie w szczególności wynikającego z uciążliwości wynikającej z rozbudowy komunikacji drogowej i kolejowej,
- 9) Ochrona zachowanych elementów o wartościach kulturowych, w tym przystawanie historycznych obiektów do pełnienia nowych funkcji,
- 10) Ochrona walorów przyrodniczych, krajobrazowych środowiska naturalnego,
- 11) Zapewnienie parametrów dla dróg stanowiących tranzytowy i lokalny układ komunikacyjny zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 12) Rozbudowa istniejącego układu drogowego zmierzająca do zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych pod inwestycje.

3.3.1. Zakres projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Projekt planu składa się z:

- o części tekstowej, opracowanej w formie projektu Uchwały Miejskiej w Bytowie,
- o rysunku planu w skali 1: 2000, stanowiącym załącznik nr 1 do ww. Uchwały.

Zakres miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego określony został w art. 15 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 778 z późn. zm.).

3.4. Ustalenia planu dotyczące całego obszaru

Kierunki zagospodarowania przestrzennego ustala się poprzez określenie podstawowego przeznaczenia terenu. Obszar objęty planem dzieli się na tereny elementarne, czyli wyróżnione na rysunku planu liniami rozgraniczającymi tereny o różnych funkcjach lub różnych zasadach zagospodarowania.

Na terenie objętym projektem planu planem wprowadzone zostaną następujące tereny funkcjonalne:

- a) MW – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- b) UU/MW – tereny zabudowy usługowej oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- c) UU – tereny zabudowy usługowej,
- d) PU – tereny zabudowy produkcyjno-składowo-usługowej,
- e) ZP – tereny zieleni urządzonej publicznej,
- f) ZN – tereny zieleni naturalnej,
- g) WS – tereny wód powierzchniowych,
- h) KP – teren węzła integracyjnego.
- i) KK – teren szlaków, bocznic i stacji kolejowych;

3.4.1. Ustalenia ogólne planu dotyczące kształtowania i ochrony środowiska i zasad rozbudowy infrastruktury technicznej

Zapisy planu w paragrafach 8 – 16 zawierają ustalenia szczegółowe dotyczące kształtowania i ochrony środowiska, zasad kształtowania zabudowy oraz budowy i rozbudowy systemów infrastruktury technicznej. Realizacja tych zapisów ma znaczenie dla określenia potencjalnego wpływu planowanych działań inwestycyjnych na środowisko przyrodnicze.

§ 8. Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego i przestrzeni publicznych

§ 9. Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu

§ 10. Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej

...

§ 12. Sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie przepisów odrębnych

§ 13. Szczegółne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu

...

§ 15. Sposoby i terminy tymczasowego zagospodarowania terenów

§ 16. Zasady modernizacji i rozbudowy infrastruktury technicznej

4. ANALIZA I OCENA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO I ZABYTKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ USTALEŃ PLANU

Bezpośrednie zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej, związane z przekształceniem istniejącego stanu zagospodarowania terenu, spowodują przede wszystkim przekształcenia następujących elementów:

- charakteru użytkowania i pokrycia terenu,
- pokrywy glebowej i dotychczasowej roślinności (tereny rolnicze, roślinność agromatowa).

Pośrednimi efektami realizacji założeń planu będą:

- zmniejszenie retencji gruntowej i przepuszczalności gruntów oraz zwiększenie spływu powierzchniowego;
- zwiększone zanieczyszczenie odprowadzanych wód deszczowych przez substancje ropopochodne, pyły i osady spłukiwane z nowych powierzchni utwardzonych;
- uproszczenie struktury biotycznej na niektórych terenach;
- zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej.

Po zainwestowaniu terenu pojawią się kolejne oddziaływania mające szerszy zasięg przestrzenny. Należą do nich:

- wzrost emisji zanieczyszczeń powietrza związany z nowymi terenami zainwestowanymi,
- wzrost emisji zanieczyszczeń powietrza – wzrost liczby źródeł mobilnych – związanych ze zwiększonym ruchem komunikacyjnym,
- zwiększony odpływ ścieków bytowych z nowych terenów zainwestowania,
- zmian lokalizacji źródła hałasu komunikacyjnego.

Zgodnie z projektem planu tereny projektowanych inwestycji wprowadzane są w obszary o średnio korzystnych warunkach fizjograficznych pod względem konfiguracji terenu, warunków gruntowo – wodnych. Rozwiązania przyjęte w projekcie planu są w swych założeniach zgodne z ustaleniami zawartymi w opracowaniu ekofizjograficznym.

Zmiany struktury funkcjonalno – przestrzennej dokonane zostaną głównie na powierzchni, w terenie już częściowo zmienionym przez działalność człowieka (obszary rolnicze).

Analiza potencjalnego oddziaływania skutków tych przekształceń, wskazuje na to, że zmiany wystąpią w największym stopniu na samym terenie opracowania.

Biorąc pod uwagę tereny przyległe, plan od południowego-wschodu sąsiaduje z terenami rolniczymi. Głównie są to użytki zielone, łąki oraz pastwiska. Pozostała część planu graniczy z terenami zurbanizowanymi.

Zmiana użytkowania terenu nie powinna stanowić zagrożenia dla zasobów i walorów środowiska przyrodniczego oraz zdrowia ludzi na obszarach sąsiednich. Wszelkie negatywne oddziaływania będą miały charakter lokalny i najczęściej będą ograniczały się do terenu opracowania, który zostanie przekształcony.

Potencjalne oddziaływanie realizacji ustaleń Planu na środowisko przedstawiono w postaci zestawienia tabelarycznego, gdzie:

- + oznacza występowanie oddziaływania,
- oznacza brak oddziaływania.

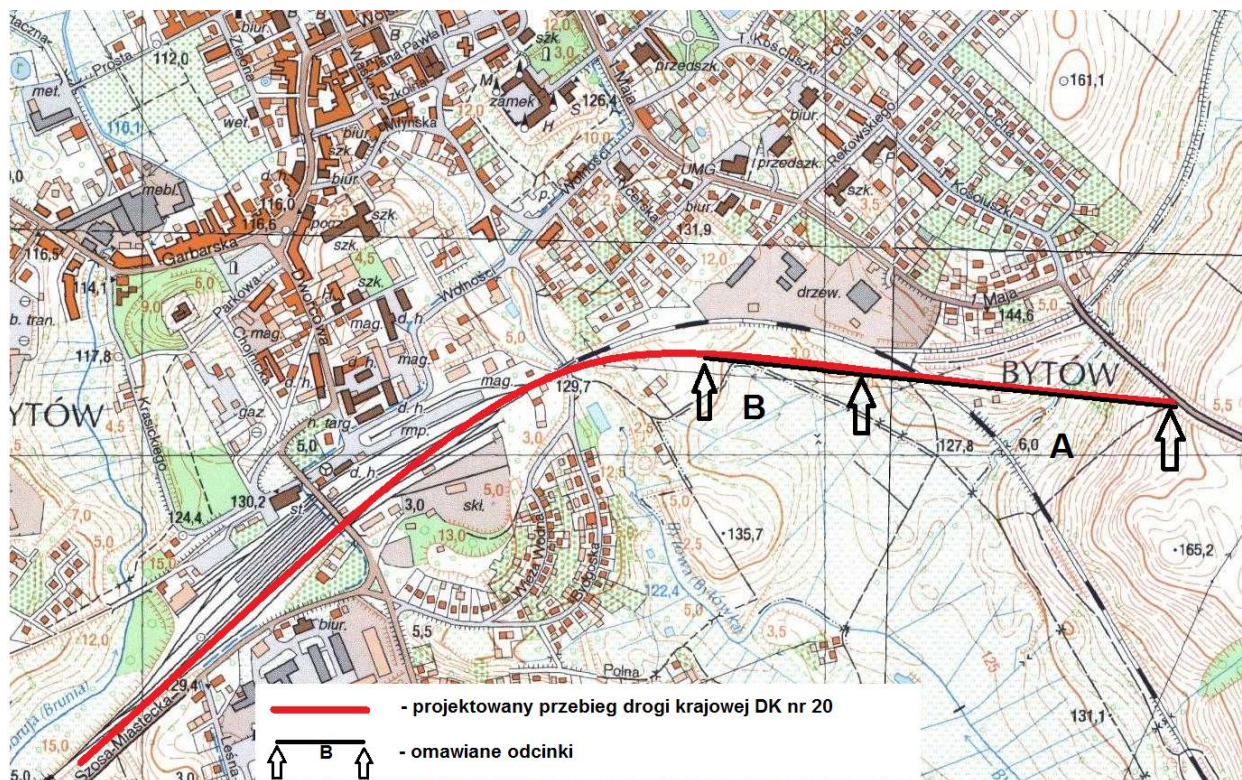
	Oddziaływania										
	Rodzaj				Czas					Przestrzeń	
	Bezpośrednie	Pośrednie	Wtórne	Skumulowane	Krótkoterminowe	Średnioterminowe	Długoterminowe	Stale	Chwilowe	Lokalne	Ponadlokalne
Ludzie	+	+	-	+	+	-	+	+	+	+	-
Flora, fauna, różnorodność biologiczna	+	+	-	-	+	-	+	+	-	+	-
System przyrodniczy, Natura 2000, pozostałe formy ochrony przyrody	+	+	-	+	+	-	+	+	+	+	-
Wody	-	+	-	-	-	-	+	+	-	+	-
Powietrze	+	-	-	+	-	-	+	+	-	+	-
Gleby	+	-	-	+	+	-	+	+	-	+	-
Powierzchnia ziemi	+	-	-	+	+	-	+	+	-	+	-
Zasoby naturalne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Klimat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zabytki i dobra materialne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krajobraz	+	-	-	+	-	-	+	+	-	+	-

4.1. Skutki realizacji ustaleń projektu planu na powierzchnię ziemi, wody powierzchniowe i podziemne

Ustalenia planu zakładają powstanie nowego odcinka drogi krajowej DK nr 20, który będzie stanowił obejście centrum miasta. Podczas realizacji ustaleń planu wystąpią m.in. zmiany charakteru powierzchni.

Koncepcja drogowa południowej „obwodnicy” Bytowa zakłada przebieg trasy w terenie, w którym różnica wysokości może wynieść od 5 m, w części centralnej, do nawet 20 m w części wschodniej planu (ujście dolinki). Podczas realizacji inwestycji mogą wystąpić przekształcenia zarówno w budowie geologicznej jak i w ukształtowaniu terenu.

W momencie powstawania dokumentu prognozy brak jest projektu budowlanego, który wskazywałby faktyczny przebieg drogi oraz związany nim rodzaj budowy. Można prognozować, iż we wschodniej części, nad dolinką oraz nad koleją, droga poprowadzona będzie wiaduktem. To rozwiązanie jest najbardziej prawdopodobne.



Rys. 1. Omawiane odcinki fragmentu projektowanej obwodnicy miasta Bytów.

Wiadukt brałby swój początek we wschodniej części (Ryc. 1.), w miejscu połączenia starej drogi krajowej z nowobudowaną i prowadziłby w kierunku zachodnim. Odcinek A zakłada poprowadzenie konstrukcji na odcinku ok. 500, odcinek B to możliwe dwa warianty. Jeden z nich zakłada zakończenie wiaduktu za torami kolejowymi i budowę drogi w fragmencie na nasypie. Drugi wariant zakłada wydłużenie wiaduktu z odcinka A do ok. 700 m z pominięciem budowy nasypu.

Wariant z nasypem może okazać się tańszy, jednakże negatywne oddziaływania okażą się znacznie większe aniżeli w wariantcie z wiaduktem. Zniszczeniu ulegnie tu pokrywa glebowa wraz z całą roślinnością na całym odcinku B. W wariantcie z wiaduktem na całej długości zniszczeniu ulegnie roślinność w miejscu posadowienia filarów.

Dla odcinka A nastąpi zmniejszenie retencji gruntowej, zmniejszenie infiltracji i wzrost odpływu powierzchniowego w wyniku wybudowaniu obiektu mostowego bezpośrednio nad gruntem. Podobna sytuacja wynikłaby na odcinku B w przypadku przedłużenia wiaduktu. W momencie usypania nasypu retencja gruntowa oraz infiltracja ulegnie przekształceniu, nastąpi wzrost odpływu powierzchniowego.

Ustalenia projektu planu nie powinny wpłynąć na jakość rzeki Bytowa czy cieku Dopływ z Rzepnicy.

Wystąpią oddziaływania bezpośrednie, długoterminowe i stałe poprzez zajmowanie gruntów pod inwestycję drogową, a także oddziaływania krótkoterminowe związane z etapem prowadzenia prac budowlanych (czasowe deformacje terenu, wykopy).

Zapewnienie należytej ochrony przed przedostawaniem się zanieczyszczeń z terenów komunikacyjnych i utwardzonych zaleca się poprzez podczyszczanie wód opadowych i roztopowych do parametrów wymaganych przepisami odrębnymi.

Ustalenia planu jednoznacznie określają kierunki i zasady modernizacji oraz rozbudowy kanalizacji deszczowej i sanitarnej, w sposób zapewniający należyłą ochronę czystości zasobów wód powierzchniowych i podziemnych:

Plan ustala następujące zasady odprowadzania ścieków komunalnych:

- 1) wyklucza się zrzut nieoczyszczonych ścieków do gruntu i wód powierzchniowych;

- 2) odprowadzenie ścieków komunalnych z terenów zainwestowanych oraz przeznaczonych pod zabudowę do miejskiej zbiorczej kanalizacji sanitarnej;
- 3) ścieki przemysłowe należy podczyszczać na urządzeniach podczyszczających inwestora - stosownie do wymogów obowiązujących w tym zakresie norm.

Plan ustala następujące zasady odprowadzania wód opadowych i roztopowych:

- 1) obowiązuje odprowadzenie wód opadowych i roztopowych w granicach własnej działki lub do istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej (otwartej lub zamkniętej);
- 2) wody opadowe i roztopowe z terenów komunikacji drogowej, z powierzchni placów utwardzonych związanych z obsługą transportu oraz terenów o innym użytkowaniu powodującym zanieczyszczenie tych wód – przed odprowadzeniem wymagają oczyszczenia zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 3) dla terenów wymagających wyposażenia w urządzenia do oczyszczania wód opadowych i roztopowych obowiązuje lokalizacja urządzeń podczyszczających na działce inwestora.

Część terenu objętego planem położona jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych o numerze 117 “Bytów”. W granicach terenu GZWP nr 117 wyklucza się lokalizację inwestycji o szkodliwym wpływie na zasoby wód podziemnych zbiornika.

Realizacja ustaleń projektu planu będzie skutkować oddziaływaniem lokalnym, długoterminowym, bezpośrednim na wody powierzchniowe i podziemne.

4.2. Skutki realizacji ustaleń projektu planu na zabytki chronione, dobra kulturowe i wartości materialne

1. W granicach planu znajduje się oznaczony na rysunku planu fragment mostu na rzece Boruji wpisany do rejestru zabytków Województwa Pomorskiego pod nr 1624 z dnia 27.03.1997 r.

- wszelkie prace przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków realizowane są zgodnie z przepisami odrębnymi.

2. Ochronie konserwatorskiej podlegają oznaczone na rysunku planu zabytki:

1) znajdujące się w wykazie obiektów Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków:

- a) wiadukt nad torami kolejowymi (ul. Dworcowa-Sucharskiego),
- b) ul. Dworcowa 1 - kamienica,
- c) ul. Dworzec 1 - budynek pomocniczy w zespole dworca kolejowego,
- d) ul. Dworzec 2 - dworzec kolejowy,
- e) ul. Dworzec 6 - dom wielorodzinny dla pracowników kolei,
- f) ul. Dworzec 7 - dom wielorodzinny dla pracowników kolei,
- g) ul. Dworzec (przy torach) - budynek dróżnika w zespole dworca kolejowego,
- h) ul. Nad Borują 10 – dom,

2) postulowane do wpisu do ewidencji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków:

- a) ul. Dworzec – lokomotywnia,
- b) most kolejowy nad rz. Bytową,

3) dla wymienionych budynków i obiektów obowiązują następujące zasady ochrony:

- a) zakazuje się ocieplania elewacji i tynkowania elewacji ceglanych,
- b) dopuszcza się zmiany związane z przystosowaniem go do współczesnych wymogów technicznych i funkcjonalnych, przy zachowaniu budynków i obiektów w możliwie niezmienionym kształcie,
- c) dopuszcza się adaptację istniejących obiektów do nowej funkcji pod warunkiem utrzymania ich charakteru,

3. Ochrona archeologiczna.

1) W planie wyznacza się strefę W.II częściowej ochrony konserwatorskiej stanowiska archeologicznego:

Nr ewid.	Funkcja - chronologia – kultura archeologiczna	położenie nr ew. działki
AZP 15-33	obszar pradziejowych i średniowiecznych struktur osadniczych tkanki miejskiej zlokalizowanej poza układem urbanistycznym miasta lokacyjnego	dz. nr 56 ob.

2) w strefie W.II częściowej ochrony archeologicznej konserwatorskiej obowiązuje:

dla planowanego zagospodarowania terenu w tym prac ziemnych inwestycyjnych, nasadzenia drzew, podziału działek obowiązuje przeprowadzenie archeologicznych badań ratowniczych wyprzedzających zmianę istniejącej funkcji terenu bądź prowadzenia prac ziemnych. Zakres niezbędnych do wykonania badań określa odpowiedni terytorialne wojewódzki konserwator zabytków zgodnie z przepisami odrębnymi.

Skutkiem realizacji projektu planu będzie nadal szeroka i aktywna ochrona istniejących na terenie opracowania zabytków z wykazu obiektów Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W wyniku realizacji ustaleń projektu planu nie prognozuje się wystąpienia nowych oddziaływań. Oddziaływanie bezpośrednie stałe i o charakterze pozytywnym oraz lokalnym będą występować zgodnie z obowiązującym planem.

4.3. Skutki realizacji ustaleń projektu planu na obszary występowania surowców naturalnych

Na terenie planu nie występują udokumentowane złoża surowców naturalnych. Tym samym brak jest wyznaczonych terenów oraz obszarów górniczych.

4.4. Skutki realizacji ustaleń projektu planu na zagrożenia ruchami masowymi oraz na zagrożenia powodzią

Na obszarze w granicach sporządzanego planu miejscowego, nie stwierdzono występowania naturalnych zagrożeń geologicznych:

- W granicach obszaru projektu planu nie rozpoznano i nie udokumentowano przejawów ruchów masowych ziemi. Marszałek Województwa Pomorskiego (Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk) oraz Starosta Powiatu Bytowskiego (Starostwo Powiatowe w Bytowie, ul. ks. dr. Domańskiego 2, 77-100 Bytów) nie odpowiedział na zawiadomienie Prezydenta Koszalina o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: "Południowa obwodnica Bytowa" dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udorpie, oraz prośbę o składanie wniosków w tej sprawie;
- Marszałek Województwa Pomorskiego oraz Starosta Powiatu Bytowskiego- jako organy administracji geologicznej, nie odpowiedzieli na wniosek Burmistrza Bytowa o zaopiniowanie projektu planu wraz z prognozą, zatem burmistrz Bytowa uznał za zaopiniowany ten projekt planu miejscowego- zgodnie z art. 24 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

W granicach planu występują tereny o nachyleniu ok. 8° (wschodnia część). Są to tereny porośnięte roślinnością trawiastą oraz nielicznymi drzewami i krzewami.

Przez teren przepływają również dwa ciekі: Boruja oraz Bytowa.

Nie prognozuje się jakiegokolwiek zagrożenia związanego z ruchami masowymi czy powodzią.

4.5. Skutki realizacji ustaleń projektu planu na faunę i florę oraz na różnorodność biologiczną

Z lokalnym, bezpośrednim zubożeniem lub zlikwidowaniem istniejącej roślinności spotkamy się w miejscu powstania nowych obiektów na terenach dotychczas niezabudowanych i nieuzbrojonych. Chodzi tu głównie o nowy teren pod obwodnicę miasta Bytowa. Pozostały teren objęty projektem planu jest już w znacznym stopniu zagospodarowany.

Oddziaływaniem bezpośrednim będzie całkowite usunięcie wierzchniej warstwy gruntu, a tym samym roślinności w miejscu zlokalizowania drogi. Taka sytuacja wystąpi na odcinku B (Rys. 1) w wariancie z nasypem oraz między tym odcinkiem a mostem nad rzeką Bytową. Na odcinku B, w miejscu obecnie istniejących zbiorowisk łąkowych powstanie nasyp drogowy, na którego zboczach rozwinie się roślinność ruderalna. Na pozostałym terenie wierzchnia warstwa gruntu wraz z roślinnością zostanie usunięta pod infrastrukturę drogową.

W obrębie przebiegu wiaduktu, degradacja roślinności wystąpi w miejscu posadowienia filarów. Najmniejsze oddziaływanie na środowisko będzie na zachód od mostu na rzece Bytowa, w obrębie terenów już przekształconych t.j. wzdłuż torów, aż do połączenia z drogą krajową w zachodniej części planu.

Oddziaływaniem pośrednim w odniesieniu do siedlisk flory i fauny na terenach zielonych (biologicznie czynnych) bezpośrednio przyległych do powierzchni nieprzepuszczalnych może być podsuszenie gruntów. Mimo utraty istniejących siedlisk, nie prognozuje się znaczących negatywnych strat dla bioróżnorodności. Budowa mostowa jaką byłby wiadukt we wschodniej części opracowania umożliwi swobodne przemieszczanie się organizmów żywych wzdłuż ciekі Dopływ z Rzepnicy.

Powiązania przyrodnicze związane z rzeką Bytową oraz przepływającą w sąsiedztwie Borują, również nie powinny uciec w wyniku ustaleń projektu planu związanego z projektem obwodnicy Bytowa.

Projekt planu ustala zachowanie i ochronę istniejącej zieleni, znajdującej się w granicach wyznaczonych w proj. planu terenów 01.UU, 03.KP, 05.KP, 06.UU/MW, 09.MW, 10.PU, 11.MW, 18.ZN, 34.KX. Zapisy te zawarte są w ustaleniach szczegółowych dla poszczególnych terenów elementarnych oraz terenów komunikacji (Rozdział 3 i Rozdział 4).

Projekt planu w zakresie ochrony wartościowego drzewostanu (w rozumieniu planu) oraz oznaczonych na rysunku planu szpalerów drzew ustala się:

- 1) zachowanie określonych na rysunku planu, ważnych dla zachowania równowagi środowiska naturalnego oraz krajobrazu kulturowego oraz uzupełnienie istniejących szpalerów tymi samymi gatunkami drzew;
- 2) zakaz wycinki drzew z wyjątkiem sytuacji braku możliwości realizacji ustalonego przeznaczenia, potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania dróg, obiektów kubaturowych oraz urządzeń i sieci infrastruktury. Zakaz nie dotyczy cięć zdrowotnych i rutynowych zabiegów pielęgnacyjnych;
- 3) dla projektowanych szpalerów drzew dopuszcza się wprowadzenie rodzimych gatunków drzew liściastych np. lipa, dąb, klon, jesion, wiąz, jarząb itp.

W tym za wartościowy drzewostan należy rozumieć pojedyncze drzewa lub ich grupy spełniające jedną z poniższych cech:

- a) zadrzewienia na terenie o powierzchni min. 0,05 ha oraz aleje (poza lasami i parkami),
- b) drzewa i krzewy objęte ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody,
- c) drzewa i krzewy, na usunięcie których zezwolenie wydaje odpowiedni organ,
- d) drzewa i krzewy, za usunięcie których pobierana jest prawem przewidziana opłata;

Przy wdrażaniu ustaleń planu należy uwzględnić przepisy dotyczące ochrony gatunków roślin, zwierząt i grzybów tj. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. 2014 nr 0 poz. 1409), Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 7 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. 2014r, poz. 1348), Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. 2014 poz. 1408) oraz ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (t. j. Dz. U. 2013 r., poz. 856 z późn. zm.)

4.6. Skutki realizacji ustaleń projektu planu na warunki klimatu lokalnego

Zainwestowanie na tym terenie nie wpłynie na zmiany warunków klimatu lokalnego.

4.7. Skutki realizacji ustaleń projektu planu na obszary chronione oraz na obszar Natura 2000 oraz integralność tego obszaru

W granicach terenu opracowania znajdują się dwa fragmenty **Obszaru z Znaczeniem Wspólnotowym Natura 2000 PLH220052 „Dolina Słupi”**.

Przez teren objęty planem przebiega obszar Natura 2000 PLH220052 „Dolina Słupi” powołanego Decyzją Wykonawczą Komisji z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie przyjęcia siódmego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2013) 7358). (Dz. U. UE z 2013 r., L 350).

Obszar obejmuje dolinę rzeki Słupi wraz z jej dopływami, od Sulęcyna - do ujścia. Na terenie tym znajdują się liczne zbiorniki wodne różnych typów, torfowiska i inne zbiorowiska nieleśne z cenną roślinnością. Znaczna część obszaru pokrywają lasy, z udziałem buczyn oraz grądu, a nad ciekami - pasem łągu.

Na wąskim obszarze doliny Słupi i dolin jej dopływów, skumulowane są cenne siedliska przyrodnicze oraz stanowiska rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków z różnych grup systematycznych.

Zagrożenia presje i działania mające wpływ na obszar Natura 2000.

Najważniejsze oddziaływania i działania mające duży wpływ na obszar:

a) Oddziaływania negatywne, zagrożenia i presje [kod], zgodnie z SDF (Standardowym formularzem danych):

Poziom	Kod zagrożenia	Negatywne oddziaływanie, zagrożenia i presje
H	A04.03	Rolnictwo - zarzucanie pasterstwa, brak wypasu
H	B02.02	Leśnictwo – wycinka lasu
M	F01.02	Użytkowanie zasobów biologicznych. Inne niż rolnictwo i leśnictwo – hodowla zawieszinowa (np. małże, wodorosty, ryby)
L	F02.03	Użytkowanie zasobów biologicznych. Inne niż rolnictwo i leśnictwo – wędkarstwo (inne niż z użyciem przynęty)
M	G01.02	Ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka – turystyka piesza, jazda konna, i jazda na pojazdach niezmotywowanych
L	G05.01	Ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka – wydeptywanie, nadmierne użytkowanie
M	H01	Zanieczyszczenia – zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych)
M	J02.12	Modyfikacje systemu naturalnego – tamy, wały, sztuczne plaże - ogólnie
L	K01.01	Biotyczne i abiotyczne procesy naturalne (z wyłączeniem katastrof naturalnych) - erozja

b) Oddziaływania pozytywne, Działania, zarządzanie [kod]:

Poziom	Kod zagrożenia	Negatywne oddziaływanie, zagrożenia i presje
M	X	Brak zagrożeń i nacisków

Oznaczenia:

- Poziom: H = wysoki, M = średni, L = niski.

Specjalny Obszar Ochrony „Dolina Słupi” PLH220052 przecina wąskim pasem teren planu (wzdłuż koryta rzeki Bytowa) oraz pokrywa się z nim w niewielkim fragmencie w zachodniej części. Oddziaływanie ustaleń projektu planu należy więc uznać za niewielkie.

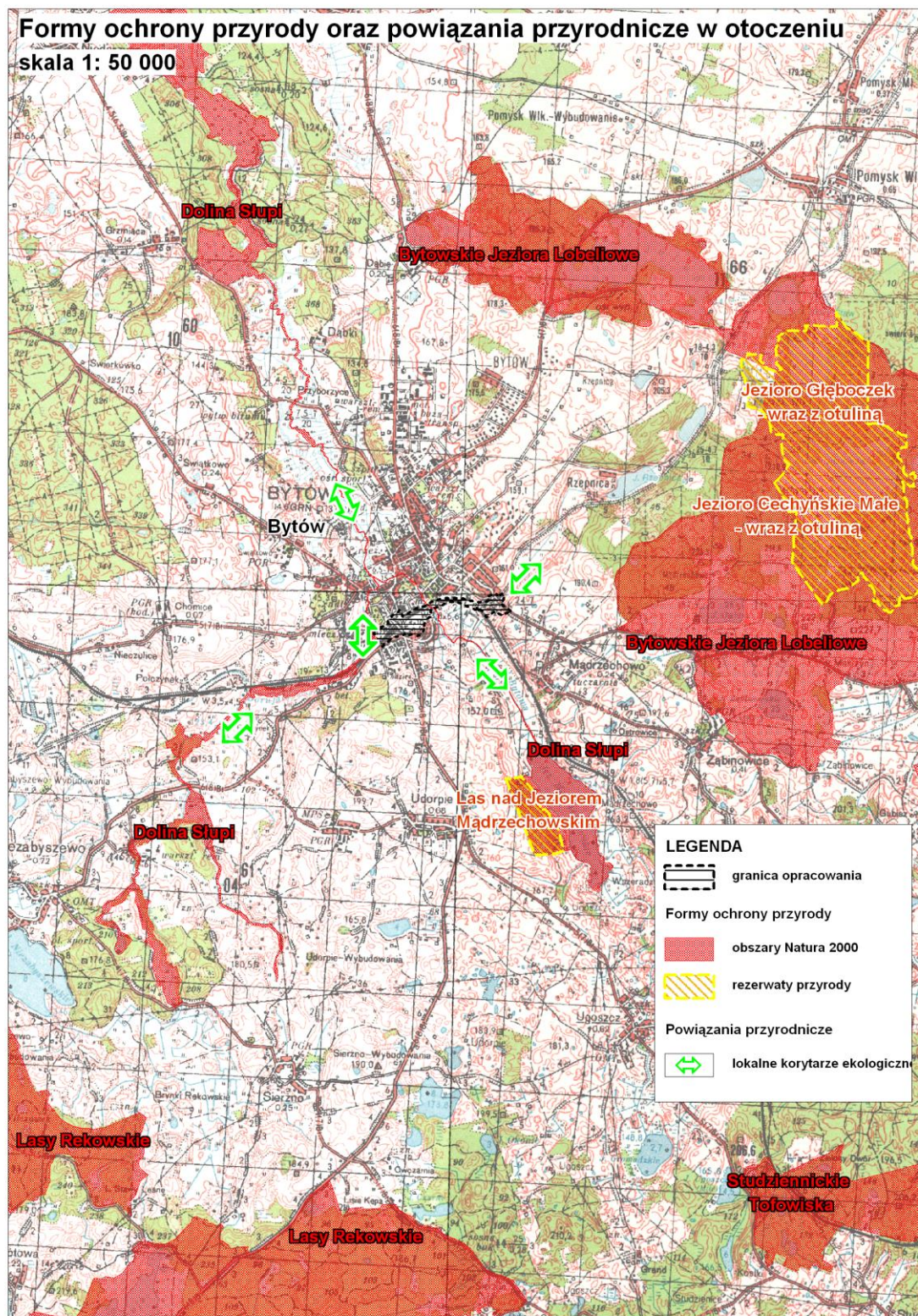
Most kolejowy nad rzeką Bytową, i jednocześnie nad drogą, w ramach koncepcji drogowej zostanie poszerzony o szerokość potrzebną do poprowadzenia tamtędy drogi krajowej. W tym miejscu rzeka jest częściowo zrurowana, więc wszelkie oddziaływania powinny zostać dodatkowo zminimalizowane.

Pozostałe oddziaływania związane z ustaleniami planu nie powinny mieć wpływu na obszar Natura 2000 „Dolina Słupi” PLH220052.

Nie prognozuje się, aby realizacja ustaleń planu mogła wpłynąć negatywnie na obszar Natura 2000 – „Dolina Słupi” PLB220052.

Teren opracowania znajduje się na terenie otuliny Parku Krajobrazowego Doliny Słupi oddalonego o ok. 6,5 km w kierunku północno-zachodnim. Otulina została wyznaczona w celu zabezpieczenia Parku przed zagrożeniami zewnętrznymi.

Nie prognozuje się, aby realizacja ustaleń planu mogła wpłynąć negatywnie na obszar Parku Krajobrazowego Doliny Słupi.



Rys. 2. Formy ochrony przyrody i powiązania przyrodnicze w otoczeniu.

4.8. Skutki realizacji ustaleń projektu planu na walory krajobrazowe

Realizacja ustaleń planu spowoduje nieznaczne obniżenie walorów krajobrazowych obszaru. Wprowadzana nowa infrastruktura drogowa – wiadukt, powstanie na terenach dotychczas niezainwestowanych, użytkowanych głównie rolniczo.

Najbardziej będzie on widoczny w części wschodniej, w miejscu połączenia z drogą krajową do linii kolejowej (odcinek A na Ryc. 1.). Filary będą podtrzymywać konstrukcję na wysokości co najmniej kilkunastu metrów. Tak więc jadąc drogą DK nr 20 od południowej strony

Konstrukcja będzie widoczna oraz będzie kontrastować z zabudową miejską w tle. W części centralnej, gdzie wiadukt będzie obniżał się do poziomu terenu, będą występować coraz mniejsze oddziaływania.

Najmniejsze oddziaływanie na krajobraz będzie w miejscu przeprowadzenia drogi wzdłuż torów kolejowych do połączenia z drogą DK nr 20 w zachodniej części planu. W tych miejscach będzie można mówić o jednoliciu procesu zainwestowania, które przyczyni się również do uporządkowania krajobrazu wewnątrz architektonicznego, który tam powstanie.

Ponadto projekt planu ustala w § 8 – **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego i przestrzeni publicznych** oraz § 9 – **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu**, które przyczynią się do uporządkowania i ochrony krajobrazu.

Wpływ ewentualnych przekształceń ograniczony będzie do skali lokalnej i zaliczany będzie głównie do oddziaływań o charakterze bezpośrednim i stałym.

4.9. Przewidywane transgraniczne oddziaływanie na środowisko skutków realizacji planu

Nie przewiduje się możliwości wystąpienia transgranicznych oddziaływań na środowisko w wyniku realizacji ustaleń planu.

5. PRZEWIDYWANE SKUMULOWANE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU

Oddziaływanie skumulowane – to łączne oddziaływanie wszystkich źródeł emisyjnych, które już występują na danym terenie i w jego sąsiedztwie oraz tych, które są planowane do realizacji. Projekt planu na omawianym terenie przewiduje wprowadzenie przede wszystkim nowych terenów drogowych oraz m.in. terenów o funkcji produkcyjno-składowo-usługowej.

Realizacja ustaleń planu przyczyni się do przeniesienia głównego ruchu komunikacyjnego drogi krajowej DK nr 20 z centrum miasta poza tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej. Projektowana droga ma przebiegać wzdłuż istniejących torów kolejowych, tak więc w miejscu równoległego przebiegu linii oraz drogi mogą powstać oddziaływania o charakterze skumulowanym.

Prognozuje się, że realizacja projektu planu w powiązaniu z innymi istniejącymi i planowanymi przedsięwzięciami może spowodować nieznaczne negatywne skumulowane oddziaływania na komponenty środowiska.

6. SKUTKI WPŁYWU REALIZACJI USTALEŃ PROJEKTU PLANU NA ZDROWIE LUDZI OBSZARU OBJĘTEGO PROJEKTEM PLANU ORAZ NA TERENACH POZOSTAJĄCYCH W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA WYNIKAJĄCEGO ZE SKUTKÓW REALIZACJI USTALEŃ PLANU

6.1 Powietrze atmosferyczne

Przewidywane jest niewielkie zwiększenie ruchu samochodowego w stosunku do stanu pierwotnego co będzie skutkowało nieznacznym zwiększeniem rozmiarów emisji zanieczyszczeń. Pozytywnym aspektem realizacji ustaleń planu oraz wykonanej koncepcji drogowej jest odciążenie centrum miasta od głównego ruchu odbywającego się na drodze DK 20. W ten sposób w Bytowie zmniejszeniu ulegnie hałas drogowy oraz, nieznacznie, zanieczyszczenie powietrza.

6.2 Warunki klimatu akustycznego

Bezpośredni, ale krótkotrwały lub chwilowy charakter, może mieć uciążliwość akustyczna związana z fazą budowy nowych obiektów na poszczególnych terenach lub dostawa potrzebnych do ich późniejszego funkcjonowania towarów.

Następnie powstanie nowych miejsc zainwestowanych oraz być może miejsc pracy, spowoduje niewielki wzrost ruchu komunikacyjnego wzdłuż istniejących i projektowanych dróg. Efektem tego może być niewielki wzrost uciążliwości hałasu komunikacyjnego.

2. Ograniczenia dla nowej zabudowy w sąsiedztwie drogi krajowej i wojewódzkiej:

1) nowe budynki mieszkalne, zamieszkania zbiorowego (hotele, pensjonaty) oraz użyteczności publicznej winny być sytuowane w odległości zapewniającej dopuszczalne poziomy hałasu i wibracji określone w przepisach o ochronie środowiska;

2) dla terenów w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej i wojewódzkiej mogą występować przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu, obiekty budowlane wraz ze związanymi z nimi urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować, budować i użytkować w sposób zapewniający spełnienie wymagań dotyczących ochrony przed hałasem i drganiami.

Należy zastosować wszelkie dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, aby maksymalnie ograniczyć uciążliwości akustyczne związane z planowanym zagospodarowaniem terenu. Emisja hałasu pochodząca z planowanych inwestycji nie może przekraczać dopuszczalnych standardów emisyjnych ani powodować przekroczeń norm.

6.3. Obiekty emitujące pola elektromagnetyczne

Przez obszar planu nie przebiega żadna napowietrzna linia elektroenergetyczna, od której obowiązywałyby strefy ograniczenia dla lokalizacji zagospodarowania i zabudowy wynikające z przepisów odrębnych.

7. SPOSOBY ZAPOBIEGANIA, OGRANICZANIA LUB KOMPENSACJI PRZYRODNICZEJ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, W TYM NA OBSZAR NATURA 2000, ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU, WYNIKAJĄCYCH Z REALIZACJI USTALEŃ PLANU

Zapisy planu ustalają szereg działań i zasad zagospodarowania mających na celu zminimalizowanie niekorzystnych skutków jego realizacji, ochronę, zachowanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego, jak również kształtowanie odpowiednich warunków życia mieszkańców.

Ustalenia planu, dotyczące wszystkich terenów podlegających zainwestowaniu, zapewniają ochronę elementom istniejącej zieleni, przy wprowadzeniu jednocześnie nowych obszarów zieleni umożliwiających właściwą kompensację zmian środowiska, a miejscami podniesienie jego walorów biocenotycznych i krajobrazowych.

Ustalenia planu jednoznacznie określają kierunki i zasady modernizacji oraz rozbudowy kanalizacji deszczowej i sanitarnej, w sposób zapewniający należyłą ochronę czystości zasobów wód powierzchniowych i podziemnych.

W celu przeciwdziałania potencjalnym negatywnym skutkom oddziaływań, wynikających z projektu ustaleń planu, na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, zostały w § 9 określone **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu**. Ponadto projekt planu poprzez ustalenia szczegółowe określa:

- nakaz utrzymania minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnych dla poszczególnych terenów;
- zachowanie elementów przyrodniczego systemu gminy;
- zachowanie i wprowadzenie terenów zielonych (ZP i ZU).

W granicach planu znajduje się fragment obszaru Natura 2000 „Dolina Słupi” PLH220052. W części centralnej obszar ten obejmuje koryto rzeki Bytowa, w części zachodniej niewielki fragment w pobliżu koryta rzeki Boruja.

W celu przeciwdziałania potencjalnym negatywnym skutkom oddziaływań, wynikających z projektu ustaleń planu, na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w § 9 tekstu planu zostały określone **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu**.

Podsumowując należy stwierdzić, że realizacja projektu planu, będącego przedmiotem niniejszej oceny nie powinna spowodować istotnych przekształceń komponentów środowiska przyrodniczego i jego funkcjonowania. Pośrednie oddziaływanie wprowadzonych planem zmian będzie ograniczone do terenów bezpośrednio przylegających i nie powinno powodować przekroczeń obowiązujących norm w zakresie ochrony środowiska. Prognozowane skutki realizacji planu pozostaną bez znaczącego wpływu na obiekty chronione na podstawie przepisów ochrony środowiska i przyrody.

Zmiany struktury funkcjonalno – przestrzennej dokonane zostaną na powierzchni w terenie już częściowo zmienionym przez działalność człowieka. Analiza potencjalnego oddziaływania skutków tych przekształceń, wskazuje na to, że nie stanowią one zagrożenia dla zasobów i walorów środowiska przyrodniczego oraz zdrowia ludzi, zarówno w granicach planu, jak i na obszarach sąsiednich.

Ścisłe przestrzeganie ustaleń planu stanowi wystarczające zabezpieczenie i ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko.

Syntetyczna ocena zidentyfikowanych oddziaływań na środowisko, ich skutków oraz środków minimalizujących i kompensujących oddziaływania została zaprezentowana na mapie (załącznik graficzny).

8. ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W PROJEKCIE PLANU

Rozpatrując zagadnienie alternatywnych rozwiązań dla zagospodarowania terenów w obszarze opracowania należy przede wszystkim odpowiedzieć na zasadnicze pytanie o stronę formalną w odniesieniu do podjęcia działań w obszarze analizowanym. Jedną z możliwości, która rodzi ze sobą odpowiednie konsekwencje dla kształtowania zagospodarowania, jest nie podejmowanie prac nad opracowaniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, to jest pozostawienie obszaru w dotychczasowym stanie prawnym. Drugim kierunkiem działania jest podjęcie prac nad opracowaniem planu miejscowego i w oparciu o procedurę sporządzenia planu określenie zasad zagospodarowania terenów.

Pierwsze z alternatywnych rozwiązań tj. zaniechanie opracowania planu rodzi ze sobą odpowiednie konsekwencje dla kierunków kształtowania przestrzeni. Od strony formalnej daje to możliwość Burmistrzowi dla wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowanie terenu, w oparciu i w zgodzie z przepisami odrębnymi. Znamienny jest w tej sytuacji fakt, że zgodnie z obowiązującą ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym decyzja taka nie musi być zgodna ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a zatem realizowane przedsięwzięcia nie muszą być zgodne z polityką przyjętą przez władze gminy w zakresie kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

Charakterystycznym dla tej formy kształtowania zagospodarowania jest fakt, iż warunkiem koniecznym jest dostosowanie planowanego zagospodarowania do bezpośredniego sąsiedztwa zarówno, jeśli chodzi o sposób zagospodarowania terenu jak i formę architektoniczną planowanego przedsięwzięcia. Nowa zabudowa może powstawać jedynie na zasadzie kontynuacji zarówno funkcji, jak i podstawowych cech i parametrów architektonicznych. Z jednej strony jest to działanie ograniczone do stosunkowo niewielkiej skali. Nowe obiekty mogą bowiem powstawać jedynie w sytuacji, gdy w sąsiedztwie istnieje już zabudowa i zarazem należy dostosować je do formy już istniejących budynków. Z drugiej natomiast strony kierunki kształtowania zagospodarowania są w dużej

mierze zupełnie przypadkowe, a Gmina nie ma w tym wypadku instrumentów do prowadzenia sprecyzowanej polityki w zakresie kształtowania zagospodarowania na swoim terenie.

Trudnym, a często wręcz niemożliwym staje się w tej sytuacji zachowanie zasad ładu przestrzennego i racjonalnej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Władze miasta podejmując uchwałę o przystąpieniu do opracowania planu i podejmując działania zmierzające do sformułowania zasad zagospodarowania dla bardzo konkretnego zagospodarowania, jakimi będzie realizacja w tym rejonie komunikacyjnego węzła integracyjnego. Decyzja o realizacji tego zamierzenia wiąże się zatem z odrzuceniem alternatywnego pozostawienia obszaru objętego opracowaniem bez planu. Konkretny pomysł na zagospodarowanie omawianego terenu istotny jest również w kontekście rozważania alternatywnych rozwiązań z punktu widzenia faktu, że planowana przez miasto inwestycja możliwa jest do zrealizowania wyłącznie w obszarze opracowania planu miejscowego.

Opracowanie planu miejscowego miało na celu wprowadzenie ładu przestrzennego oraz umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego przez miasto Bytów polegającą na budowie węzła integracyjnego, rewitalizację linii kolejowej, obecnie wykorzystywanej w ograniczonym zakresie do ruchu towarowego, i przystosowanie do potrzeb ruchu osobowego.

Reasumując należy stwierdzić, że przyjęty ostatecznie wariant zagospodarowania terenu jest rozwiązaniem najbardziej racjonalnym i daje odpowiadające zapotrzebowaniom warunki i możliwości rozwoju terenów w obszarze opracowania.

9. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROJEKTU MPZP ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI JEJ PRZEPROWADZANIA

Zgodnie z art. 55 ust. 5 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organ opracowujący projekt dokumentu (Burmistrz Bytowa) jest obowiązany prowadzić monitoring skutków realizacji postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko, zgodnie z częstotliwością i metodami zawartymi w pisemnym podsumowaniu do przyjętego już dokumentu m.p.z.p.

Za istotne z punktu widzenia ochrony środowiska, należy uznać monitorowanie w zakresie:

- kontrola stanu jakościowego wód podziemnych oraz powierzchniowych (proponowane prowadzenie badań 2 razy w roku);
- pomiarów poziomów hałasu w zasięgu odcinków dróg oraz emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza (proponowane częstotliwość pomiarów - 2 razy w roku).

10. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Przedmiotem niniejszej pracy jest prognoza oddziaływania na środowisko miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: „Południowa obwodnica Bytowa” dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udorpie.

Projekt planu opracował zespół projektowy Biura Urbanistycznego „PPP” Sp. z o.o. w Gdańsku (2015r.).

Sporządzenie prognozy planu zagospodarowania przestrzennego wynika z przebiegu procedury planistycznej powołanej na podstawie uchwały nr XXXIII/279/2013 Rady Miejskiej w Bytowie z dnia 11 września 2013 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: „Południowa obwodnica Bytowa” dla terenów położonych w obrębach geodezyjnych nr: 102, 104 i 105 w Bytowie oraz w obrębie Udorpie.

Obszar objęty planem miejscowym to w przewadze tereny zamknięte - kolejowe. Jest to teren w granicach, którego główne zainwestowanie to urządzenia i infrastruktura kolejowa bądź związana z obsługą ruchu kolejowego dworca Bytów. Przez miasto przebiega linia kolejowa nr 212 relacji Lipusz-Bytów-Korzybie.

Przez obszar opracowania planu przebiegają krzyżujące się ze sobą drogi o znaczeniu ponadlokalnym. Jest to droga krajowa nr 20 relacji Gdańsk-Bytów-Miastko oraz drogi wojewódzkie nr 209 Warszkowo-Bytów i 212 Chojnice-Bytów-Osowo Lęborskie.

W granicach terenu opracowania znajdują się dwa fragmenty **Obszaru z Znaczeniem Wspólnotowym Natura 2000 PLH220052 „Dolina Słupi”**.

Teren opracowania znajduje się na terenie otuliny Parku Krajobrazowego Doliny Słupi oddalonego o ok. 6,5 km w kierunku północno-zachodnim. Otulina została wyznaczona w celu zabezpieczenia Parku przed zagrożeniami zewnętrznymi.

Podstawowymi celami planu są:

- 13) Realizacja węzła transportu zbiorowego w oparciu o rewitalizację i rozbudowie istniejącej infrastruktury w rejonie dworca kolejowego w Bytowie,
- 14) Wyznaczenie nowego przebiegu drogi krajowej nr 20 stanowiącego południowe obejście centrum miasta,
- 15) Rewitalizacja linii kolejowej Bytów Lipusz nr 212 do ruchu pasażerskiego,

Bezpośrednie zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej, związane z przekształceniem istniejącego stanu zagospodarowania terenu, spowodują przede wszystkim przekształcenia następujących elementów:

- charakteru użytkowania i pokrycia terenu,
- pokrywy glebowej i dotychczasowej roślinności (tereny rolnicze, roślinność agromorficzna).

Pośrednimi efektami realizacji założeń planu będą:

- zmniejszenie retencji gruntowej i przepuszczalności gruntów oraz zwiększenie spływu powierzchniowego;
- zwiększone zanieczyszczenie odprowadzanych wód deszczowych przez substancje ropopochodne, pyły i osady spłukiwane z nowych powierzchni utwardzonych;
- uproszczenie struktury biotycznej na niektórych terenach;
- zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej.

Po zainwestowaniu terenu pojawiają się kolejne oddziaływania mające szerszy zasięg przestrzenny. Należą do nich:

- wzrost emisji zanieczyszczeń powietrza związany z nowymi terenami zainwestowanymi,
- wzrost emisji zanieczyszczeń powietrza – wzrost liczby źródeł mobilnych – związanych ze zwiększonym ruchem komunikacyjnym,
- zwiększony odpływ ścieków bytowych z nowych terenów zainwestowania,
- zmian lokalizacji źródła hałasu komunikacyjnego.

Zgodnie z projektem planu tereny projektowanych inwestycji wprowadzane są w obszary o średnio korzystnych warunkach fizjograficznych pod względem konfiguracji terenu, warunków gruntowo – wodnych. Rozwiązania przyjęte w projekcie planu są w swych założeniach zgodne z ustaleniami zawartymi w opracowaniu ekofizjograficznym.

Zmiany struktury funkcjonalno – przestrzennej dokonane zostaną głównie na powierzchni, w terenie już częściowo zmienionym przez działalność człowieka (obszary rolnicze).

Analiza potencjalnego oddziaływania skutków tych przekształceń, wskazuje na to, że zmiany wystąpią w największym stopniu na samym terenie opracowania.

Biorąc pod uwagę tereny przyległe, plan od południowego-wschodu sąsiaduje z terenami rolniczymi. Głównie są to użytki zielone, łąki oraz pastwiska. Pozostała część planu graniczy z terenami zurbanizowanymi.

Zmiana użytkowania terenu nie powinna stanowić zagrożenia dla zasobów i walorów środowiska przyrodniczego oraz zdrowia ludzi na obszarach sąsiednich. Wszelkie negatywne oddziaływania będą miały charakter lokalny i najczęściej będą ograniczały się do terenu opracowania, który zostanie przekształcony.

Realizacja projektu planu, będącego przedmiotem niniejszej oceny nie spowoduje istotnego przekształcenia komponentów środowiska przyrodniczego i jego funkcjonowania. Pośrednie oddziaływanie wprowadzonych planem zmian będzie ograniczone do terenów bezpośrednio przylegających i nie będzie powodować przekroczeń obowiązujących norm w zakresie ochrony środowiska. Prognozowane skutki realizacji planu pozostaną bez wpływu na obiekty chronione na podstawie przepisów ochrony środowiska i przyrody w tym na obszary Natura 2000 i nie spowodują niekorzystnego oddziaływania na funkcjonowanie powiązań przyrodniczych z obszarami chronionymi położonymi w szerszym sąsiedztwie.

Zapisy planu ustalają szereg działań i zasad zagospodarowania mających na celu zminimalizowanie niekorzystnych skutków jego realizacji, ochronę, zachowanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego, jak również kształtowanie odpowiednich warunków życia mieszkańców.

Ustalenia planu, dotyczące wszystkich terenów podlegających zainwestowaniu, zapewniają ochronę elementom istniejącej zieleni, przy wprowadzeniu jednocześnie nowych obszarów zieleni umożliwiających właściwą kompensację zmian środowiska, a miejscami podniesienie jego walorów biocenotycznych i krajobrazowych.

Ustalenia planu jednoznacznie określają kierunki i zasady modernizacji oraz rozbudowy kanalizacji deszczowej i sanitarnej, w sposób zapewniający należyłą ochronę czystości zasobów wód powierzchniowych i podziemnych.

W celu przeciwdziałania potencjalnym negatywnym skutkom oddziaływań, wynikających z projektu ustaleń planu, na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, zostały w § 9 określone **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu.**

Podsumowując należy stwierdzić, że realizacja projektu planu, będącego przedmiotem niniejszej oceny nie powinna spowodować istotnych przekształceń komponentów środowiska przyrodniczego i jego funkcjonowania. Pośrednie oddziaływanie wprowadzonych planem zmian będzie ograniczone do terenów bezpośrednio przylegających i nie powinno powodować przekroczeń obowiązujących norm w zakresie ochrony środowiska. Prognozowane skutki realizacji planu pozostaną bez znaczącego wpływu na obiekty chronione na podstawie przepisów ochrony środowiska i przyrody.

Zmiany struktury funkcjonalno – przestrzennej dokonane zostaną na powierzchni w terenie już częściowo zmienionym przez działalność człowieka. Analiza potencjalnego oddziaływania skutków tych przekształceń, wskazuje na to, że nie stanowią one zagrożenia dla zasobów i walorów środowiska przyrodniczego oraz zdrowia ludzi, zarówno w granicach planu, jak i na obszarach sąsiednich.

Ścisłe przestrzeganie ustaleń planu stanowi wystarczające zabezpieczenie i ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko.