

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Tekst Jednolity Dz. U. z 2021r., poz. 247 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 81 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Tekst Jednolity Dz. U. z 2021r., poz. 735), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez **Pana Daniela Zaborowskiego reprezentującego Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe Zico Daniel Zaborowski ul. Kwiatowa 11, 12-120 Dźwierzuty, który działa w imieniu i na rzecz Gminy Jedwabno, ul. Warmińska 2, 12-122 Jedwabno**

orzekam

1. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na **„Przebudowie drogi gminnej nr 194016N oraz dróg wewnętrznych wyjazdowych w miejscowości Jedwabno na działkach nr 72/3, 72/8, 72/31, 72/36, 78, 80, 96/4, 108 położonych w obrębie Jedwabno, gmina Jedwabno”**, na wniosek złożony przez **Pana Daniela Zaborowskiego reprezentującego Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe Zico Daniel Zaborowski ul. Kwiatowa 11, 12-120 Dźwierzuty, który działa w imieniu i na rzecz Gminy Jedwabno, ul. Warmińska 2, 12-122 Jedwabno**.
2. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 12.11.2021 roku wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej nr 194016N oraz dróg wewnętrznych wyjazdowych w miejscowości Jedwabno na działkach nr 72/3, 72/8, 72/31, 72/36, 78, 80, 96/4, 108 położonych w obrębie Jedwabno, gmina Jedwabno”, na wniosek złożony przez Pana Daniela Zaborowskiego reprezentującego Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe Zico Daniel Zaborowski ul. Kwiatowa 11, 12-120 Dźwierzuty, który działa w imieniu i na rzecz Gminy Jedwabno, ul. Warmińska 2, 12-122 Jedwabno.

Planowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019r, poz. 1839) kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

W związku z powyższym na podstawie art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Tekst Jednolity Dz. U. z 2021r., Poz. 247 ze zm) wniosek wraz z załącznikami i pismami przewodnimi znak: ROŚ.6220.5.2021 z dnia 26.11.2021 roku przesłano do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczytnie oraz Państwowego

Gospodarstwa Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce, celem zasięgnięcia opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Na podstawie art. 61 § 1 i 4 Kodeksu postępowania administracyjnego (Tekst Jednolity Dz.U. z 2021r., poz. 735) o wszczęciu postępowania zawiadomiono wnioskodawcę pismem znak: ROŚ.6220.5.2021 z dnia 26.11.2021 roku, oraz poinformowano w sposób zwyczajowo przyjęty poprzez zawiadomienie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczytnie w opinii sanitarnej znak: ZNS.4083.1.66.2021 z dnia 09.12.2021 roku stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Ostrołęce w opinii znak: BI.ZZŚ.5.4360.398.2021.HN z dnia 13.12.2021 roku także stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, postanowieniem znak: WOOŚ.4220.763.2021.SCH.3 z dnia 11.01.2022 roku wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednak na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wskazał na konieczność podjęcia następujących działań:

1. Wycinkę drzew przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. od 1 września do końca lutego;
2. Dokonać nasadzeń zastępczych w liczbie nie mniejszej niż 30 szt. Drzew gatunku klon zwyczajny o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1m) minimum 12cm;
3. Do nasadzeń zastępczych nie stosować kultywatorów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunku (zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony);
4. W przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych, (w terminie do 3 lat od ich nasadzenia) drzewa wymienić na zdrowe, w podobnym wieku, należące do ww. gatunku.

W uzasadnieniu przedmiotowej opinii czytamy między innymi: „planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej nr 194016 N oraz dróg wewnętrznych wjazdowych w miejscowości Jedwabno, na odcinku o około 1,176 km. Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r. poz. 1839), rozpatrywane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe wciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody).

Stosownie do art. 64 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą ooś, Wójt Gminy Jedwabno, pismem z 26.11.2021 r., znak: ROŚ.6220.5.2021, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko i określenia ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, załączając m.in. kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia.

W toku prowadzonego postępowania tutejszy organ pismem z 14.12.2021 r., znak: WOOŚ.4220.763.2021 .SCH.I, wezwał Inwestora o uzupełnienie informacji zawartych w KIP. Odpowiedź na powyższe wezwanie wpłynęła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie dnia 28.12.2021 r., co pozwoliło tutejszemu organowi na wydanie właściwej merytorycznie opinii.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej nr 194016 N oraz dróg wewnętrznych wjazdowych w miejscowości Jedwabno na długości ok. 1,176 km. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega od skrzyżowania z drogą powiatową 1633 N (ul. 1-go Maja) do granicy z działką 5-71/4 oraz obejmuje drogi wewnętrzne zlokalizowane na działkach 5-96/4, 5-72/3, 5-72/36, 5-72/8, 5-72/31. Obecnie odcinek drogi posiada nawierzchnię gruntową. W pasie drogowym brak jest wydzielonych ciągów pieszych i rowerowych, chodnika oraz zatok i przystanków autobusowych.

Przewiduje się wykonanie prac budowlanych w następującym zakresie:

- przebudowa jezdni dróg gminnych,
- przebudowa istniejących skrzyżowań,
- przebudowa/budowa zjazdów indywidualnych i publicznych,
- wykonanie odwodnienia drogi,
- przebudowa kolizji z sieciami podziemnymi i naziemnymi,
- przebudowa/usunięcie kolizji z innymi obiektami,
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

W ramach przebudowy dróg gminnych jezdnie drogi posiadać będzie szerokość drogi min. 3,5 m. Zaprojektowane zostały mijanki poszerzające jezdnię do 4,5 m. Szerokość dróg wewnętrznych wynosi 4,0 m z uwagi na dostosowanie szerokości do drogi publicznej (droga gminna 194016 N) Wzdłuż całego odcinka przedmiotowych dróg zaprojektowane zostało pobocze z kruszywa o szer. 0,75 m.

Projekt konstrukcji nawierzchni zakłada wykonanie następującej konstrukcji drogi:

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno — bitumicznej,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego,
- warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa niezwiązanego,
- warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej lub gruntu antropogenicznego.

Realizacja przedmiotowej drogi wiązać się będzie z wycinką 6 klonów zwyczajnych o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1,3 m) — 40 cm, 46 cm, 76 cm, 79 cm, 90 cm i 93 cm oraz 24 drzew gatunku świerk pospolity o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1,3 m) od 21 cm do 27 cm. Przedmiotowe drzewa nie przedstawiają wybitnych walorów przyrodniczo-krajobrazowych. Nie tworzą zwartych ciągów alejowych, lecz formy skupiskowe o bardzo dużych lukach. Przedmiotowy odcinek ww. drogi przebiega na przeważającej długości przez nieużytki. Aby nie dopuścić do zakłócania lęgów ptaków wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić w terminie od 1 września do końca lutego. Celem zachowania ciągłości siedlisk zwierząt i grzybów związanych z drzewami, należy wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie 30 drzew gatunku klon pospolity o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) — min. 12 cm. Nasadzenia zastępcze należy dokonać w wieźbie 6-7 m. Młode drzewka należy posadzić w jak najbliższym sąsiedztwie od miejsca ich wycinki. W celu zwiększenia szans na przeżycie materiału sadzeniowego należy pamiętać o ich regularnym podlewaniu. Młodych drzewek nie należy sadzić w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych, w tzw. „w ścianie lasu”.

Nie dopuszcza się stosowania do nasadzeń zastępczych kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju

pnia i korony (np. okrągła, przerzedzona, zbyt silnie podkrzesana korona, powyginany pień lub konary), o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na inny niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe. W przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych, (w terminie do 3 lat od ich nasadzenia) drzewa wymienić na zdrowe, w podobnym wieku.

Roboty ziemne, w otoczeniu drzew i krzewów przewidzianych do pozostawienia, należy prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności, w sposób zapobiegający uszkodzeniu ich korzeni. Drzewa, w sąsiedztwie których będą wykonywane prace budowlane, należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami. Nie należy dopuścić do skracania systemu korzeniowego drzew, a gdy zachodzi potrzeba obcięcia korzeni należy zrobić to ostrym narzędziem (pod kątem prostym), nie pozostawiając poszarpanych korzeni oraz zabezpieczać odpowiednim środkiem impregnującym, nieszkodliwym dla drzewa, posiadającym właściwości grzybobójcze.

Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowej należy zlokalizować poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi oraz z dala od zbiorników i cieków wodnych. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów). Wszystkie odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji należy segregować i magazynować na terenie budowy, a następnie przekazywać specjalistycznym firmom do odzysku lub unieszkodliwiania. Gleba (humus) z obszarów zajętych pod planowaną inwestycję będzie odpowiednio zdeponowana, a następnie wykorzystana do humusowania poboczy.

Faza realizacji planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym wzrostem emisji spalin, poziomu hałasu oraz zapylenia spowodowanego pracą sprzętu budowlanego oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji. W celu ich zminimalizowania wszystkie roboty budowlane będą wykonywane przy pomocy sprawnych technicznie maszyn i urządzeń. Na wielkość uciążliwości akustycznej wpływ będzie mieć czas realizacji procesu inwestycyjnego i ilość pracujących maszyn i urządzeń. W związku z powyższym, prace budowlane wykonywane będą tylko w godzinach dziennych oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować jednocześnie. Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających oraz hałasu będzie miała charakter krótkoterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W wyniku realizacji zadania poprawi się bezpieczeństwo uczestników ruchu, a pojazdy zachowają płynność poruszania się. Dzięki temu zmniejszeniu ulegnie emisja spalin do środowiska, obniży się poziom hałasu oraz ograniczeniu ulegnie zapylenie wokół drogi spowodowane gruntową nawierzchnią drogi. Eksploatacja przedmiotowych układów komunikacyjnych będzie wiązała się z powstawaniem odpadów zaliczonych do grupy 20 03 03 — odpady z oczyszczenia ulic i placów, 20 03 06 - odpady ze studzienek kanalizacyjnych oraz 20 02 02 - gleba i ziemia. Odpady te powinny być usuwane z miejsc powstawania przez służby komunalne zajmujące się utrzymaniem czystości.

Przebudowa drogi gminnej przyczyni się do zahamowania negatywnych zmian klimatu. Poprawa parametrów technicznych drogi wpłynie na poprawę warunków przejazdu pojazdów mechanicznych, przyczyni się do poprawy płynności ruchu, ograniczenia hałasu, obniżenia poziomu unoszących się pyłów, wpłynie na obniżenie zużycia paliwa i emisji spalin. W konsekwencji oznacza to zmniejszenie ilości wprowadzanych do środowiska substancji szkodliwych mogących negatywnie wpływać na zmiany klimatyczne. Zmiany klimatu, w tym ekstremalne zjawiska pogodowe nie będą miały wpływu na przedsięwzięcie. Ze względu na zakładaną poprawę parametrów technicznych istniejącej drogi odporność przedsięwzięcia i jego zdolność poradzenia sobie ze skutkami zmian klimatu nie ulegnie pogorszeniu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911). Na projektowanych odcinkach dróg przewiduje się budowę kanalizacji deszczowej w systemie zamkniętym, z wykorzystaniem wpustów deszczowych, umieszczonych przy krawężnikach. Włączenie projektowanej kanalizacji deszczowej - do kanalizacji istniejącej. Ze względu na niewielki ruch pojazdów przemieszczających się po przedmiotowej drodze w wodach opadowych spływających z nowych nawierzchni drogowych nie przewiduje się ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń. Wobec powyższego, inwestycja nie stwarza ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych, nie spowoduje pogorszenia jakości wód powierzchniowych i podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na Obszarze Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej, na którym obowiązują zapisy Uchwały Nr XXX/669/17 Sejmiku Województwa Warmińsko—Mazurskiego z dnia 26 września 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej. Na terenie ww. obszaru obowiązują zakazy m.in. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jednak nie dotyczą one realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest budowa przedmiotowej drogi. W wyniku realizacji inwestycji nie będzie dochodziło do zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry. Przedsięwzięcie nie będzie wymagało wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, jak również likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.

Ponadto, południowy odcinek drogi (niewielka część) położony jest na obszarze Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007. Przedsięwzięcie nie jest położone na korytarzach ekologicznych, istotnych dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i kontynentalnej.

Biorąc pod uwagę zakres, wielkość i skalę przedsięwzięcia oraz fakt, że obecnie teren inwestycji jest użytkowany jako droga gminna, stwierdzić należy, iż nie jest prawdopodobne wystąpienie znacząco negatywnych oddziaływań na obszary chronione leżące w jej pobliżu, w tym również obszary Natura 2000 i ich przedmioty ochrony. W wyniku realizacji omawianej inwestycji nie będzie dochodziło do zabijania i niszczenia gatunków chronionych, dzięki czemu nie będzie ona wpływać na ich liczebność i kondycję populacji. Przebudowa drogi po istniejącym od wielu lat ciągu posiadającym utrwalony i utrzymywany szlak drogowy, jak również niewielki odcinek planowanej do przebudowy drogi nie przyczyni się do utraty siedlisk, ich fragmentacji oraz zaburzeniu pełnionych przez siedlisko funkcji.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wybrzeży, obszarach górskich, kompleksów leśnych, ani obszarach wodno-błotnych oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Na terenie inwestycji nie występują strefy ochronny wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej oraz obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Charakter i skala przedsięwzięcia wskazuje na znikome ryzyko wystąpienia poważnej awarii i katastrofy budowlanej.

Po przeanalizowaniu załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania projektowanej inwestycji oraz skali możliwego jej oddziaływania na środowisko stwierdzono, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.”

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020r, poz. 283) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w tym art. 72 ust. 1. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Wójta Gminy Jedwabno w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji - tj. po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.



Z up. WÓJTA
Mariusz Kulas
KIEROWNIK
Referatu Rozwoju i Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe
Daniel Zaborowski
Ul. Kwiatowa 11, 12-120 Dźwierzuty
2. A/a ...

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Olsztynie
ul. Dworcowa 60, 10 – 437 Olsztyn
 2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. M.C. Skłodowskiej 8, 12 – 100 Szczytno
 3. PGW WP Dyrektor Zarządu Zlewni w Ostrołęce
Ul. Poznańska 19, 07-409 Ostrołęka
- sprawę prowadzi Ewelina Miecznikowska tel.(89) 621-30-80

Charakterystyka przedsięwzięcia

1. Rodzaj i zakres przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie to inwestycja drogowa. Dotyczy przebudowy drogi gminnej publicznej nr 194016 N oraz dróg wewnętrznych wjazdowych w miejscowości Jedwabno na długości ok. 1.176 km. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega od skrzyżowania z drogą powiatową 1633N (ul 1-go Maja) do granicy z działką 5-71/4 oraz obejmuje drogi wewnętrzne zlokalizowane na działkach 5-96/4, 5-72/3, 5-72/36, 5-72/8, 5-72/31.

Przewiduje się wykonanie prac budowlanych w następującym zakresie:

- przebudowa jezdni dróg gminnych
- przebudowa istniejących skrzyżowań
- przebudowa/budowa zjazdów indywidualnych i publicznych
- wykonanie odwodnienia drogi
- przebudowa kolizji z sieciami podziemnymi i naziemnymi
- przebudowa/usunięcie kolizji z innymi obiektami
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

Przedsięwzięcie ma na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa podróżowania po drogach gminnych. Jako inwestycja drogowa przedsięwzięcie nie ma charakteru produkcyjnego. Emisje typowe dla inwestycji drogowych są zmienne w odniesieniu do ich wielkości jak i czasu oraz terminu występowania.

2. Powierzchnia obiektu budowlanego i zajmowanej nieruchomości

Szacowana powierzchnia obiektu budowlanego, w tym m.in.: drogi, zjazdy wynosi ok. 0,8 ha. Szacowana powierzchnia nieruchomości, na obszarze których realizowane będzie przedsięwzięcie wynosi ok. 1,5 ha. 7

3. Dotychczasowy sposób wykorzystania

Przedmiotowe drogi gminne pełnią funkcję dróg dojazdowych do domostw i posesji. Obserwuje się tu głównie ruch pojazdów osobowych oraz jednośladowych, a także w mniejszym stopniu ruch samochodów dostawczych. W stanie istniejącym występuje nawierzchnia gruntowa. Nie występują chodniki ani ciągi pieszo-rowerowe. Wzdłuż przedmiotowych odcinków nie występują zatoki autobusowe ani przystanki autobusowe. Na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej stwierdzono następujące uzbrojenie terenu: sieci elektroenergetyczne oraz wodociągowo-kanalizacyjne.

3. Rodzaj technologii

Przedmiotem inwestycji jest wykonanie przebudowy drogi gminnej publicznej nr 194016 N oraz dróg wewnętrznych wjazdowych w miejscowości Jedwabno. Zakres przedsięwzięcia opisano w pkt. 1.1 KIP.

Parametry projektowe

- klasa drogi głównej gminnej- D (dojazdowa) oraz drogi wewnętrzne
- przekrój poprzeczny - 1x2 z miejscowymi mijankami
- prędkość projektowa - $V_p = 40$ km/h
- szerokość drogi – min 3,50 m
- szerokość poboczy- 0,75 m

Założenia projektowe

W ramach przebudowy dróg gminnych jezdnia drogi posiadać będzie szerokość drogi min. 3,5 m. Zaprojektowane zostały mijanki poszerzające jezdnię do 4,5 m. Szerokość dróg wewnętrznych wynosi 4,0 m z uwagi na dostosowanie szerokości do drogi publicznej (droga gminna 194016N) Wzdłuż całego odcinka przedmiotowych dróg zaprojektowane zostało pobocze z kruszywa o szer. 0,75 m.

Konstrukcja

Projekt konstrukcji nawierzchni zakłada wykonanie następującej konstrukcji drogi:

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno - bitumicznej – 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego – 5 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa niezwiązanego C90/3 – 20 cm
- warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej lub gruntu antropogenicznego nie wysadzinowego – 65 cm

Zjazdy

Zjazdy zaprojektowano zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

- zjazdy publiczne: z betonu asfaltowego o szer. min 5.0 m i wyokrągleniach o promieniu min. 5 m ale nie większych niż szerokość drogi,
- zjazdy indywidualne: z betonu asfaltowego o szer. min. 4,5 m i wyokrągleniach o promieniu min. 3,0 m ale nie większych niż szerokość drogi.

Zielen

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę drzew i krzewów kolidujących z przedmiotową inwestycją.

Odwodnienie

Na projektowanych odcinkach dróg przewiduje się budowę kanalizacji deszczowej w systemie zamkniętym, z wykorzystaniem wpustów deszczowych, umieszczonych przy krawężnikach. Włączenie projektowanej kanalizacji deszczowej - do kanalizacji istniejącej. Odwodnienie zostanie zapewnione również za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych.

Przebudowa urządzeń towarzyszących

W związku z występowaniem kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną przewiduje się przebudowę:

- sieci elektroenergetycznej na drodze gminnej nr 194016N w lok. Km 0+510 – 0+586 (dł. 76m) –
- kanalizację sanitarną na drodze gminnej nr 194016N w lok. Km 0+000 – 0+068 (dł. 86m)

Technologia przebudowy drogi

Budowa nowej nawierzchni drogi będzie polegała m. in. na:

- wykonaniu robót ziemnych,
- wykonaniu warstw ulepszonego podłoża.
- wykonaniu warstw podbudowy pomocniczej,
- wykonaniu warstw podbudowy zasadniczej,
- wykonaniu warstw nawierzchni.

Zagęszczanie mechaniczne podłoża, w tym z kruszywa, wiązać się będzie z dowozem materiału samochodami samowyładowczymi oraz pracą równiarki i walców. Układanie warstw z betonu asfaltowego będzie realizowała rozkładarka. Dowóz betonu asfaltowego przewiduje się z wytwórni zewnętrznej. Prace budowlane realizowane będą tylko w dzień.

Technologia eksploatacji drogi

Droga będzie pełnić standardowe funkcje komunikacyjne tj. do przewozu ludzi i towarów.

4. Warianty inwestycji

Wariant zerowy - bezinwestycyjny

W przypadku jego zastosowania wariant nie powoduje żadnych istotnych zmian w środowisku przyrodniczym i krajobrazowym w stosunku do stanu istniejącego. Dla środowiska rozumianego w szerszym kontekście rezygnacja z inwestycji jest niekorzystna - planowane zamierzenie inwestycyjne jest przedsięwzięciem proekologicznym – poprawa warunków jezdnych rozbudowywanego układu drogowego pozytywnie wpłynie na płynność ruchu pojazdów spalinowych, w wyniku czego nastąpi redukcja emisji spalin oraz szkodliwych substancji do atmosfery. Budowa systemu kanalizacji deszczowej zminimalizuje ilość ścieków dostających się w niekontrolowany sposób do środowiska.

Wariant lokalizacyjny

Wnioskodawca nie rozpatruje innych lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wariant technologiczny

Wytyczne do projektowania zakładają wykonanie nawierzchni bitumicznej bez możliwości wariantowania.

5. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji i energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Emisja zanieczyszczeń do powietrza

Etap budowy

Emisja atmosferyczna będzie pochodziła od maszyn drogowych (maksymalnie kilku jednocześnie) oraz z silników samochodów obsługujących budowę. Będzie to emisja niewielka, znacznie mniejsza od emisji obserwowanej na analizowanym odcinku drogi. Prace budowlane spowodują zmniejszenie ruchu na drodze. Wystąpi, zwłaszcza podczas korytowania drogi, niezorganizowana emisja pyłowa, a podczas rozkładania warstw betonu asfaltowego minimalna emisja par cięższych węglowodorów. Będą to emisje krótkotrwale i lokalne.

Etap eksploatacji

Emisja podstawowych istotnych zanieczyszczeń zawartych w spalinach samochodowych: W fazie eksploatacji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie pochodziła ze spalin pojazdów korzystających z drogi. W zanieczyszczeniach emitowanych z silników spalinowych wyróżniono drogą analityczną około 15.000 różnych substancji. Nie jest więc możliwa pełna analiza wszystkich substancji emitowanych przez pojazdy korzystające z drogi. W opinii prof. Tracza zawartej w opracowaniu pt. Oceny oddziaływania dróg na środowisko - nie jest to również celowe. Za istotne można uznać emisje tlenku węgla, tlenków azotu i ołowiu (dla stanu, gdy stosowano go w paliwach). Jednak z uwagi na całkowite wycofanie ze stosowania benzyn etylizowanych ograniczono dalszą analizę jedynie do tlenków azotu i benzenu – węglowodoru aromatycznego obecnego jako domieszka w paliwach płynnych. Efekt toksyczny tlenku węgla jest niewielki, zaś obecnie obowiązujące poziomy dopuszczalne i poziomy odniesienia dla tego gazu są tak wysokie, że nawet w osi mocno obciążonej ruchem drogi stężenia dopuszczalne CO w powietrzu są dotrzymywane.

Emisja gazów cieplarnianych

Transport drogowy jest realizowany w większości poprzez spalanie paliw kopalnych (benzyny, olej napędowy). Produktami spalania tych paliw są dwutlenek węgla i tlenek węgla. Zgodnie z obowiązującymi przepisami dwutlenek węgla zaliczany jest do gazów cieplarnianych. Pozostałe gazy cieplarniane - podtlenek azotu i metan - są emitowane z pojazdów spalinowych w ilościach śladowych. Wskaźniki emisji CO₂ z pojazdów są różne. W celu oszacowania emisji CO₂ posłużono

się wskaźnikami emisji zawartymi w wytycznych do konkursu o dofinansowanie ze środków unijnych programu priorytetowego „GAZELA – niskoemisyjny transport miejski” (Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej). W przyjętej metodyce uwzględniono następujące wskaźniki emisji CO₂:

- samochody osobowe – 50 g/km
- samochody dostawcze – 60 g/km
- samochody ciężkie, średnio – 180 g/km.

Na podstawie powyższych założeń obliczono następującą szacunkową emisję dwutlenku węgla:

- E-CO₂ z samochodów osobowych – 1.606 Mg/rok
- E-CO₂ z samochodów dostawczych – 0,080 Mg/rok
- E-CO₂ z samochodów ciężkich – 0,255Mg/rok.

Razem: 1.941 Mg/rok. Można przypuszczać, że emisje rzeczywiste CO₂ z przebudowanej drogi będą mniejsze, zwłaszcza w 2032 roku, ze względu na postęp w konstrukcji silników oraz poprawę spalania konwencjonalnych paliw. Pominęto „zero-emisyjne” samochody elektryczne, ponieważ będą emitowały CO₂ pośrednio – gaz będzie powstawał w produkcji energii elektrycznej w elektrowniach ciepłych. Wchodzące w życie kolejne regulaminy EURO zakładają zmniejszenie m.in. emisji CO₂ ze spalania paliw w pojazdach.

Emisja ścieków

Emisja ścieków sanitarnych:

Ani technologia rozbiórki istniejącej nawierzchni drogi ani eksploatacja modernizowanej drogi nie generują ścieków sanitarnych. Niewielkie ilości tych ścieków będą gromadzone w przenośnych toaletach na zapleczu budowy. Nie powstaną z tego tytułu żadne zagrożenia środowiskowe.

Emisja ścieków deszczowych:

Zgodnie z literaturą źródłową najistotniejszymi zanieczyszczeniami dla odbiorników ścieków deszczowych z dróg są zawiesiny ogólne i węglowodory ropopochodne. Stężenie węglowodorów ropopochodnych w ściekach deszczowych, nawet z wysokoobciążonych ruchem dróg krajowych, z reguły jest znacząco mniejsze od wartości normatywnej wynoszącej 15 mg/l. Jak wynika z ustaleń GDDKiA (opracowanie pt. Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych, Warszawa 2006), można przyjmować, że stężenie węglowodorów ropopochodnych będzie w ściekach odprowadzanych z drogi zawsze niższe niż wartość normatywna 15 mg/l. Wynika to z zapisu na str. 11 załącznika do zarządzenia Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 30.10.2006 r., w którym podano, że nie zdarzają się w zasadzie przekroczenia w surowych ściekach deszczowych poziomu normatywnego. Ograniczając stężenie zawiesin, równocześnie obniża się także wskaźnik węglowodorów ropopochodnych i ChZT. Można więc prognozować, że w standardowych warunkach eksploatacji drogi węglowodory ropopochodne obecne w wodach opadowych i roztopowych z drogi nie będą stanowić nadmiernego zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego - w warunkach bezawaryjnej eksploatacji dróg. Dla liniowych odcinków dróg w warunkach normalnych nie ma obligatoryjnej potrzeby usuwania ze ścieków węglowodorów ropopochodnych w dedykowanych do redukcji tych zanieczyszczeń urządzeniach podczyszczających.

6. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Najbliższa granica lądowa Polski z innym państwem znajduje się w odległości ok. 100 km w kierunku północnymi jest to granica z Rosją. Powyższa odległość nie wskazuje na możliwość wystąpienia oddziaływań na środowisko o charakterze transgranicznym.