Sztum, dnia 6.04.2022r.

GKV.6220.10.7.2021

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:
„Przebudowa drogi gminnej nr 218519G Czernin – Ramzy Małe w Gminie Sztum" przewidzianego do realizacji na działkach nr 126/3, 114/1, 120, 123, 312, ob. Barlewice, działki nr 370, 380, 368, 369/2, 369/1, 384/9, 350/2, 353/4, 366 ob. Postolin, gmina Sztum.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.).

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącej drogi gminnej na odcinku Czernin – Ramzy Małe o łącznej długości ok. 3600m. Inwestycja przewidziana jest do realizacji na działkach nr 126/3, 114/1, 120, 123, 312, ob. Barlewice, działki nr 370, 380, 368, 369/2, 369/1, 384/9, 350/2, 353/4, 366 ob. Postolin, gmina Sztum. Istniejąca droga posiada częściowo nawierzchnię utwardzoną z płyt drogowych betonowych typu MON, a także w części jest drogą gruntową. Obecna droga jest jednojezdniowa, dwukierunkowa, klasy „L" i o szerokości ok. 3m. Obecna droga ze względu na zły stan nawierzchni wymaga przebudowania. Zły stan techniczny nawierzchni, skorodowany beton płyt oraz „sklawiszowane" płyty stanowią utrudnienia w ruchu pojazdów i wpływają na pogorszenie stanu bezpieczeństwa. Realizacja planowanej przebudowy nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko, przyczyni się do zdecydowanej poprawy użytkowania i bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Odwodnienie drogi projektowane jest jako powierzchniowe z odprowadzeniem wody na tereny zielone oraz do rowów przydrożnych.
W ramach inwestycji planuje się wykonanie przebudowy drogi gminnej poprzez podniesienie jej parametrów:
• szerokości jezdni, chodników i poboczy – normatywna,
• klasa techniczna L
• kategoria ruchu KR1
• obciążenie 115 kN/oś
• okres eksploatacji 20 lat
• prędkość projektowa – 50 km/h.
Na przedmiotowej drodze koncepcja zagospodarowania terenu przewiduje: roboty przygotowawcze i rozbiórkowe, korytowanie wraz z profilowaniem, wykonanie nawierzchni jezdni oraz zjazdów, wykonanie poboczy żwirowych, remont istniejących przepustów pod zjazdami oraz drogą, wykonanie przebudowy kolidującej infrastruktury technicznej z nawierzchnią drogi, budowę kanału technologicznego obejmującego wykonanie kanałów technologicznych dla umożliwienia bezkolizyjnego ułożenia nowych sieci teletechnicznych oraz innych sieci uzbrojenia podziemnego, wykonanie doświetlenia skrzyżowania na końcu trasy poprzez ustawienie słupów oświetleniowych z oprawami LED, wykonanie zieleńców poprzez humusowanie gr. 10cm wraz z obsianiem trawą, wycinka kolidujących drzew, oczyszczenie i reprofilacja istniejących rowów odparowywujących, wykonanie robót wykończeniowych i porządkowych, wykonanie oznakowania pionowego (stała organizacja ruchu), inne prace niezbędne do wykonania przebudowy drogi.
Konstrukcja nawierzchni:

Jezdnia: nawierzchnia betonowa z płyt drogowych betonowych pełnych typu MON, podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grunt stabilizowany cementem Rm=2,5MPa.
Mijanki: nawierzchnia betonowa z płyt drogowych wielootworowych, podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, warstwa odcinająca z piasku.
Zjazdy na posesje: kostka brukowa betonowa - 8cm, podsypka cementowo-piaskowa, podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grunt stabilizowany cementem Rm=2,5MPa.
Pobocza: kruszywo naturalne z dodatkiem łamanego stabilizowanego mechanicznie.
W ramach inwestycji planuje się wykonanie kanały technologicznego zgodnie z obowiązującymi normami.
Projektowana inwestycja przewiduje:

- podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców przyległych gospodarstw,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych,
- eliminacja utrudnień w ruchu lokalnym,
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej i konkurencyjności regionu,
- zmniejszenie uciążliwości ekologicznych i społecznych.

W projekcie budowlanym przyjęte zostaną: typowa technologia wykonania robót i odpowiednie rozwiązania konstrukcyjne wynikające z badań nośności konstrukcji drogi. W związku z realizacją inwestycji nie zmieni się struktura ruchu, a droga gminna zachowa charakter lokalny. Realizacja inwestycji wpłynie na znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego. Usprawni system transportowy regionalny i lokalny, co wpłynie także na podniesienie komfortu podróżowania, spowoduje dostosowanie przedmiotowej drogi do standardów unijnych, a także zapewni infrastrukturę drogową, która wpłynie pozytywnie na rozwój działalności gospodarczej prowadzonej przez podmioty zlokalizowane na rynku lokalnym oraz obsługę przyległych gruntów rolnych. Z realizacją przedsięwzięcia nie wiąże się konieczność zmiany zagospodarowania terenu.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje pas drogowy istniejącej drogi, gdzie na przydrożach rozwija się szata roślinna zwyczajowo towarzysząca drogom lokalnym. Są to niskie, wykaszane zbiorowiska roślinne o charakterze ruderalnym, w których przeważają gatunki trawiaste. Wzdłuż drogi zlokalizowane są przydrożne drzewa oraz krzewy. W ramach przedmiotowego zadania planuje się wycinkę drzew oraz krzewów w celu podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Planowane są do usunięcia drzewa kolidujące z planowaną drogą i jej elementami, z uwagi na konieczność udrożnienia rowów przydrożnych, a także drzewa suche i stwarzające zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W ramach prac związanych z realizacją zaplanowanego przedsięwzięcia przewiduje się usunięcie około 20 szt. drzew. Ponadto w celu zachowania przejrzystości drogi oraz rowów usunięciu ulegnie większość krzewów w odległości do 5m od skrajni drogi.

Przebudowa w/w drogi umożliwi korektę niwelety drogi oraz regulację szerokości i geometrii nawierzchni. Korekta niwelety zapewni odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne oraz pozwoli uzyskać płynność niwelety i możliwość odprowadzenia wód opadowych z powierzchni drogi poprzez powierzchniowy spływ wód do przydrożnych rowów oraz do istniejących przepustów. Oczyszczenie istniejących rowów (bez naruszenia istniejącego dna depresji) umożliwi swobodny i ukierunkowany przepływ wód.

Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego:

a) samochodów ciężarowych - do transportu materiałów nie nadających się do ponownego wykorzystania oraz do transportu mas ziemnych, kruszyw i betonów z wytwórni na miejsce wbudowania oraz innych potrzebnych materiałów budowlanych,
b) koparek i ładowarek - do wykonania rozbiórek nawierzchni w wyznaczonych w projekcie miejscach oraz do wykonywania robót ziemnych,
c) walców i zagęszczarek - do zagęszczania gruntów, podbudów, nawierzchni zjazdów. Praca silników tych maszyn, napędzanych głównie olejem napędowym, powodować będzie negatywne oddziaływanie na środowisko w postaci emisji hałasu i spalin, jednak będzie ono krótkotrwałe i wystąpi tylko w trakcie realizacji inwestycji.

Wymieniony sprzęt napędzany jest olejem napędowym, który będzie powodować negatywne oddziaływanie na środowisko w postaci emisji hałasu i spalin. Jednakże oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i występować będzie tylko w czasie trwania budowy. Zaplecze budowy znajdować się będzie poza obszarami cennymi przyrodniczo. Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z koniecznością wykorzystywania zasobów wód powierzchniowych ani podziemnych, jak też surowców mineralnych. Woda będzie używana ewentualnie jako składnik mieszanek betonowych lub zapraw murarskich oraz w razie potrzeby do pielęgnacji betonu bądź pielęgnacji podbudów z kruszywa łamanego.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje wykorzystanie na etapie realizacji materiałów takich jak: kruszywa różnych frakcji, beton, kruszywo stabilizowane cementem, piasek, elementy betonowe - takie jak: krawężniki betonowe, oporniki, itp. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych (betonowanie, zagęszczanie, stabilizacja cementem itp.) przy realizacji zadania, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji. Na etapie realizacji przewiduje się wykorzystanie m.in. następujących surowców, materiałów, paliw w szacunkowych ilościach: woda ~ 800,00m^3 , pospółka ~ 11 500,00m^3, piasek ~ 200,00m^3, cement ~ 11,00ton, beton cementowy ~ 50,00m^3 , paliwa ~ 21 500,00 litrów, płyty drogowe betonowe ~ 2 500szt. Zapotrzebowanie na energię elektryczną planuje się pokryć z własnych generatorów prądu. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną, elektryczną ani gazową z istniejących sieci. Urodzajna gleba z urobku zostanie wykorzystana do rozplantowania wzdłuż przebudowywanej drogi w końcowej fazie budowy.

W fazie przebudowy drogi wyróżniamy szereg działań, które mogą wywołać przejściowe zmiany środowiska przyrodniczego. Do działań tych należą: zajęcie terenu, roboty konstrukcyjno-budowlane dróg i obiektów towarzyszących, instalację urządzeń kontroli i zabezpieczenia ruchu, prace rekultywacyjne. Działania techniczno – organizacyjne mogą w zasadniczy sposób ograniczyć ujemny wpływ na środowisko powodowany prowadzonymi pracami w fazie realizacji. Polegać one powinny na tym że: ewentualne wycieki i rozlewy należy likwidować natychmiast, a zanieczyszczony grunt poddać utylizacji; wszystkie działania prowadzić z należytą starannością eliminując ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przestrzegać zasad dotyczących stosowania odpowiednich pojemników do gromadzenia i transportu odpadów; przy odbiorze odpadów należy korzystać z usług podmiotów posiadających odpowiednie zezwolenie wynikające z ustawy o odpadach. Rozwiązaniami minimalizującymi możliwość ewentualnych awarii są m. in.: ograniczenie terenu wykorzystywanego na zaplecze prac, zastosowanie nowoczesnej technologii prac i nowoczesnych materiałów; zastosowanie biernych i czynnych zabezpieczeń antykorozyjnych. Do najważniejszych rozwiązań chroniących środowisko w trakcie realizacji robót należą: ograniczenie prac ziemnych do niezbędnego minimum, prowadzenie prac w systemie

jednozmianowym, wyłącznie w porze dziennej, stosowanie urządzeń i rozwiązań technicznych, które w sposób najmniejszy ingerują w środowisko, zaplanowanie systemu zabezpieczeń polegających na zaprojektowaniu takiego sposobu odwodnienia, który uniemożliwi przedostawanie się zanieczyszczeń nawet w przypadku deszczy nawalnych oraz nadzwyczajnych zagrożeń środowiska, prowadzenie prac w terminach uwzględniających okresy wegetacyjne, pryzmowanie ziemi urodzajnej i przekazywanie do dalszego wykorzystania. Wykonawca materiały wymagane do realizacji inwestycji takie jak kruszywa, cement, beton, masa bitumiczna będą dostarczane na bieżąco na teren budowy bezpośrednio od dostawcy lub wykonawcy z własnego placu poza terenem inwestycji i wbudowywane bezpośrednio po dowozie. Natomiast materiały betonowe takie jak: płyty betonowe, krawężniki, obrzeża, kostka brukowa betonowa składane są w pasie drogowym w miejscu planowanego wbudowania. Na terenie zaplecza budowy nie będą prowadzone prace związane z naprawą i konserwacją pojazdów oraz maszyn budowlanych. Składowiska materiałów, wyrobów i urządzeń technicznych należy wykonać w sposób wykluczający możliwość wywrócenia, zsunięcia, rozsunięcia się lub spadnięcia składowanych wyrobów i urządzeń. Materiały składuje się w miejscu wyrównanym do poziomu z dala od ogrodzeń zabudowań oraz stałych stanowisk pracy.

W trakcie prowadzenia prac ziemnych przy korzeniach drzew należy przestrzegać następujących zaleceń:

- drzewa rosnące w sąsiedztwie planowanych prac zabezpieczyć przed ewentualnym uszkodzeniem poprzez odeskowanie lub owinięcie matami – bez uszkodzenia kory;
- nie magazynować materiału ziemnego i materiałów budowalnych w odległości mniejszej niż 10 m od pnia drzewa;
- w zasięgu korony drzewa nie parkować maszyn i pojazdów;
- w sąsiedztwie drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, prace w obrębie stref korzeniowych prowadzić ręcznie. Ewentualne przycinanie korzeni prowadzić prostopadle do ich osi, a miejsca przecięcia zabezpieczyć odpowiednimi środkami ochrony roślin. Odkryte w wyniku prac korzenie zabezpieczyć przed wysychaniem i ewentualnym przemrożeniem poprzez wykorzystywanie mat lub innych materiałów izolujących.

Planowana inwestycja z uwagi na charakter i skalę nie spowoduje utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych w granicach obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Nie spowoduje utraty obszarów wodno-błotnych, nie powoduje fragmentacji kompleksów leśnych i terenów zadrzewionych, a także nie wpłynie negatywnie na wody powierzchniowe i podziemne ani na obowiązujące dla nich cele.

Burmistrz Miasta i Gminy Sztum
z up. mgr inż. Miłosz Gutjar
Kierownik Referatu Gospodarki Komunalnej i Bezpieczeństwa