

Informacja na temat inwestycji „budowa drogi gminnej na terenie Gminy Starogard Gd. na trasie Jabłowo-Koteże”

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Dokument strategii rozwoju regionu, z którego wynika przedsięwzięcie ** Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007 – 2020

data uchwalenia 29 września 2008r. organ uchwalający: Sejmik Województwa Pomorskiego.

Przeznaczenie/cel:

Budowa drogi gminnej nr 213035G Koteże – Jabłowo stanowiącej obwodnicę miasta Starogard Gdański.

Cele bezpośrednie projektu to:

1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Udrożnienie układu komunikacyjnego przebiegającego przez ośrodek subregionalny, jakim jest Starogard Gd
3. Usprawnienie ważnych w skali Województwa Pomorskiego połączeń transportowych drogi krajowej nr 22 z autostradą A1 i Trójmiastem.
4. Poprawa połączeń ośrodka subregionalnego z otoczeniem.
5. Zmniejszenie uciążliwości ruchu drogowego dla środowiska.

Zakres robót:

Inwestycja została zaprojektowana zgodnie z wymogami wynikającymi z europejskich oraz polskich norm. Projekt obejmuje budowę nowej drogi w istniejącym pasie drogi gminnej będącej drogą gruntową. Całkowita długość budowanej drogi - 4200 mb, klasa techniczna - L 1/2, szerokość pasów ruchu - 2,75m/jeden pas, pobocza gruntowe, szer. - 0,75m, kategoria ruchu KR3, nośność 115kN/oś. Wody opadowe z pasa drogowego zostaną za pomocą spadków poprzecznych bezpośrednio odprowadzone do przydrożnych rowów. Na rowach drogowych zaprojektowano system przepustów w ilości 17 sztuk o średnicy fi 600 i długości średnio L10m, z czego dwa przepusty przebiegają pod koroną drogi, natomiast 15 pod zjazdami. Konstrukcja nawierzchni obejmuje: podbudowę pomocniczą - gr.20cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie, podbud. zasadniczą - gr. 8cm - beton asfaltowy, warstwę wiążącą 6 cm - beton asfaltowy, warstwę ścieralną - gr. 4 cm - mastyks grysowy. W ramach projektu przewiduje się rozwiązanie następujących kolizji: wymianę wodociągu kolidującego z budowaną drogą - wymiana odcinków na długości ok. 1019mb, przebudowanie instalacji teletechnicznych na odcinku 147 mb, wymiana słupa linii napowietrznej nr 109 w relacji stacji transformatorowej T-60477 na nowy słup przelotowy wirowany. Ponadto na skrzyżowaniu z drogą wojew. nr 222 w Jabłowie zostanie wykonana kanalizacja deszczowa - 17 mb długości kanałów deszczowych, studzienki rewizyjne, wpusty deszczowe oraz budowa 1 studzienki chłonnej, zaś z zakresu oświetlenia przewiduje się oświetlenie ulic o natężeniu 8 lx oraz równomierności oświetlenia 0,3.

Korzyści/beneficjenci:

Inwestycja przyczyni się między innymi do ograniczania konfliktów wynikających z rozmieszczenia elementów zagospodarowania przestrzennego – jest usytuowana na terenie nie objętym gęstą zabudową, a jednak bardzo blisko miasta Starogard Gdański. Pozwoli ona na **zmniejszenie uciążliwości ruchu drogowego na terenie samego miasta** poprzez odciążenie o około 8% ilości pojazdów poruszających się po Starogardzie po drogach nr 22 (SDR na wjeździe do Starogardu w roku 2005 wg. Zarządu Dróg Wojewódzkich wyniosło 20 307), 222 (SDR na wjeździe do Starogardu w roku 2005 wg. Zarządu Dróg Wojewódzkich wyniosło 8150) i 2712G. Droga ze względu na swój „przelotowy” charakter będzie umożliwiała bezpieczne przemieszczanie się pomiędzy tymi dwiema drogami, a w efekcie bezpieczniejszy, bo **pomijający miasto dojazd do Autostrady A1 (od drogi 2711G poprzez drogę 229 Jabłowo-Pelplin)**. To przyczyni się do **zmniejszenia ilości wypadków na trasie opisywanych dróg w mieście oraz na terenie Gminy wiejskiej Starogard**. Obecnie na drogach nr 222 i 2711G na terenie Gminy, zgodnie z danymi z Komendy Powiatowej Policji w Starogardzie Gd. **odnotowano 30 wypadków i kolizji drogowych w roku 2008 i 21 zdarzeń i kolizji drogowych w roku 2009**. Szacuje się, że uproszczenie sposobu poruszania się poprzez budowę drogi na obszarze gminy ze szczególnym uwzględnieniem odciążenia drogi powiatowej nr 2711G w obszarze około miejskim i wojew. 222 przyczyni się, do **zmniejszenia o ok. 15% liczby zdarzeń drogowych** na opisywanym terenie. Należy podkreślić, iż przebieg planowanej drogi w planie oraz w profilu a także **zaprojektowana organizacja ruchu pozwoli użytkownikom drogi na płynną jazdę, minimalizując ilość zdarzeń drogowych i błędów popełnionych przez kierowców**.

Ponadto budowa drogi ma znaczenie dla stworzenia gwarancji **bezpiecznego włączania się w ruch drogowy** na drodze powiatowej dla korzystających obecnie z tej drogi użytkowników. Skrzyżowanie z drogą 2712G jest obecnie bardzo źle usytuowane, ze względu na złą widoczność spowodowaną umiejscowieniem na tym terenie lasem. Wg danych od sołtysa miejscowości Dąbrówka, **na samym tym skrzyżowaniu ma miejsce co najmniej**

** dotyczy jednostek samorządu terytorialnego lub jednostek zależnych

5-8 zdarzeń drogowych rocznie. Nie zawsze są one odnotowywane przez Policję. Projekt przyczyni się do stworzenia bezpiecznego skrzyżowania, które zredukuje o co najmniej 50% zdarzenia drogowe, które mają miejsce w tamtym obszarze.

Realizacja projektu związana jest również z **bezpiecznym dojazdem dzieci młodzieży do Zespołu Szkół Publicznych w Jabłowie.** Budowa drogi umożliwi dojazd do szkoły w Jabłowie uczniom wiejskim uczęszczającym obecnie, ze względu na jej znaczne oddalenie, do szkół w Starogardzie. **Dzięki drodze będą mieli bliższy, bezpieczniejszy (w obszarze wiejskim) dojazd do szkoły.**

Poniżej zamieszczamy opis zastosowanych w projekcie technicznym elementów bezpieczeństwa na drodze:

1. Opis skrzyżowań na drodze:

1.1. Skrzyżowanie z drogą wojewódzka

Zakres opracowania projektu budowy drogi gminnej nr 213035G Jabłowo-Koteże kończy się na granicy z pasem drogi wojewódzkiej 222 Starogard Gd. - Skórcz. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku przystąpił do sporządzenia projektu przebudowy drogi wojewódzkiej 222 na odcinku obejmującym skrzyżowanie z przedmiotową drogą gminną. W zakresie projektu gminnego jest remont wlotu drogi gminnej do wojewódzkiej w ramach pasa drogowego (obecnie jest to odcinek utwardzony masą asfaltową). W projekcie docelowej organizacji ruchu, uzgodnionej z ZDW Gdańsk, Marszałkiem Województwa i Komendą Wojewódzką Policji w Gdańsku przyjęto oznakowanie dla skrzyżowania zwykłego trójamiennego ze znakami A-7, T-1, B-20. Jest to skrzyżowanie drogi podporządkowanej (droga gminna) z drogą z pierwszeństwem przejazdu (droga wojewódzka). Na drodze wojewódzkiej dla oznakowania skrzyżowania z drogą gminną przyjęto oznakowanie A-6b oraz ograniczenie prędkości do 50 km/h.

1.2. Skrzyżowanie drogi gminnej z drogą powiatową.

- Zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe trójamienne drogi podporządkowanej (droga gminna) z drogą z pierwszeństwem przejazdu (droga powiatowa) z oznakowaniem (A-7, T-1, B-20) oraz elementem bezpieczeństwa ruchu U-3c ustawionego na przeciwległej krawędzi jezdni powiatowej w stosunku do wjazdu na drogę gminną.

2. Rodzaj sterowania ruchem i zachowanie bezpieczeństwa ruchu na całym przebiegu drogi.

- 2.1. Prawa strona drogi od strony Koteż:

B-33- przy wjeździe na drogę, informujące o ograniczeniu prędkości do 70 km/h; A-3, T-2 – niebezpieczny zakręt, 0,5 km; A-3, T-3 – niebezpieczny zakręt, koniec; A-3, T-2 – niebezpieczny zakręt, 2,0 km; B-33 – ograniczenie prędkości do 40 km/h (związane niebezpiecznym zakrętem); U-3a, U-3e, U-3b – kierunkowe elementy bezpieczeństwa ruchu na zakrętach; A-3, T-3 niebezpieczny zakręt, koniec; T-1, A-7 – STOP 200m, uwaga na drogę z pierwszeństwem przejazdu; B-20 – STOP.

- 2.2. Lewa strona od strony Koteż:

B-20 – STOP; A-7, T-1 uwaga na drogę z pierwszeństwem przejazdu, STOP 200m; A-4, T-2 niebezpieczny zakręt, 0,5 km; A-4, T-3 niebezpieczny zakręt, koniec; U-3b, U-3e, U-3a – kierunkowe elementy bezpieczeństwa ruchu na zakrętach; B-33 – ograniczenie prędkości do 40km/h (związane z niebezpiecznym zakrętem); A-4, T-2 niebezpieczny zakręt, koniec; B-33 – ograniczenie prędkości do 70 km/h.

Bezpieczeństwo ruchu na drodze zabezpiecza się poprzez ograniczenie prędkości do 70 km/h na całej długości drogi z wyłączeniem odcinka od km 2+158 do 2+200, gdzie występuje ograniczenie do 40 km/h, związane z niebezpiecznymi zakrętami, które są dodatkowo oznakowane elementami bezpieczeństwa ruchu U-2b i U-3e. Na całej długości drogi zaprojektowano również oznakowanie poziome.

Droga przebiega przez tereny nieurbanizowane, wśród pól. Stąd nie zaplanowano budowy chodników i ścieżek rowerowych. Ze względu na charakter obwodnicowy drogi, nie przewiduje się ruchu pieszego i rowerowego. Skrzyżowania są oznakowane w taki sposób, aby włączenie do dróg wyższej kategorii było bezpieczne, co zapewnia informacja o drodze z pierwszeństwem przejazdu 200m od skrzyżowania oraz znak stopu przed samym skrzyżowaniem.

Wpływ przedsięwzięcia na środowisko naturalne

Gmina posiada Decyzje z dnia 6 maja 2009 roku określającą środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia. Jak wykazała analiza dokonana w ramach wydawania tych decyzji na realizowane projekty nie jest wymagane sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko naturalne. Jednocześnie analiza sporządzona w przedmiotowym studium wykazała, że projekt wykazuje pozytywny wpływ na stan środowiska naturalnego w jego obrębie.

Gmina Starogard Gdański wszczęła procedurę oceny oddziaływania na środowisko dnia 05.08.2008r. Tego dnia zamieszczono ogłoszenie o wszczęciu postępowania na stronach internetowych Gminy Starogard Gdański oraz rozesłano zawiadomienia o wszczęciu postępowania do stron, w tym do organów, jakimi w wypadku opisywanego postępowania są: Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny ul. Kanałowa 5, 83-200 Starogard Gdański, Starosta Starogardzki, Starostwo Powiatowe w Starogardzie Gdańskim ul. Kościuszki 17, 83-200 Starogard Gdański, oraz Wójt Gminy Starogard Gdański Urząd Gminy Starogard Gdański, ul. Sikorskiego 9, 83-200 Starogard Gdański. Dnia 01.09.2008r. Gmina Starogard Gdański zwróciła się do organów z wnioskiem o wydanie opinii o obowiązku sporządzenia raportu oddziaływania inwestycji na środowisko. Dnia

16.09.2008r. Gmina uzyskała: - postanowienie z dnia 09.09.2008r. Nr SE-VII-481/77/08 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gd., który zgodnie z art. 57 ust.1 w zw. z art. 51 ust.3 pkt. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001 Nr 62, poz. 627 z późn. zm.) jako organ ochrony środowiska na podstawie ustawy Prawo ochrony środowiska postanowił uznać, iż nie wymaga się sporządzenia raportu. Dnia 03.11.2008r. Gmina Starogard Gdański otrzymała postanowienie z dnia 29.10.2008r. nr OS.7633/41/08 iż Starosta Starogardzki na podst. art. 51 ust.3. pkt 1 w związku z art. 378 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony Środowiska (Dz.U. z 2008r. nr 25,poz. 150 ze zm.) i art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) i zarządzenia nr 36/2008 Starosty Starogardzkiego wyraził opinię, iż nie wymaga się sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. 04.11.2008r. - wydanie przez Wójta Gminy Starogard Gdański postanowienia nr GPK - 7624/12/08, który na podstawie art. 51 ust.3 pkt. 1 oraz art. 376 pkt.1) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001 Nr 62, poz. 627 z późn. zm.) jest organem ochrony środowiska uprawnionym do wydania postanowienia w sprawie obowiązku sporządzenia raportu. Na podstawie ustawy Prawo ochrony środowiska ww. postanowieniem uznać za niekonieczne sporządzenie raportu dla przedsięwzięcia.

a) Wpływ realizacji projektu na środowisko w trakcie realizacji robót budowlanych.

Powierzchnia planowanej inwestycji wynosi 7,1163 ha. Projektowany układ sytuacyjny powstał w ścisłym dowiązaniu do istniejącego przebiegu drogi oraz istniejącego zagospodarowania terenu. Niemniej jednak na całej długości drogi niezbędne będzie poszerzenie pasa drogowego. W związku z faktem, że część inwestycji przebiega przez teren zalesiony, konieczna będzie wycinka drzewostanu. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji planowane jest usunięcie 16 drzew.

Na etapie budowy drogi oddziaływanie na środowisko będzie związane przede wszystkim z pracami ziemnymi oraz z pracami budowlanymi. Prace ziemne i budowlane mają charakter czasowy, ale wymagają korzystania z mechanicznego sprzętu budowlanego, co może spowodować: podwyższony poziom hałasu, zwiększenie emisji pyłów i spalin, możliwość skażenia wód i gleb substancjami ropopochodnymi, stałe lub czasowe naruszenie istniejących warunków wodnych. Zaistnieje też konieczność przemieszczenia i zagospodarowania części mas ziemnych. Wszystkie odpady, powstałe z rozbiórki istniejącej drogi oraz kolidującej infrastruktury zostaną posegregowane i właściwie zutylizowane.

Etap budowy wiąże się także z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Emisja ta związana jest ze spalaniem paliw w silnikach samochodów, maszyn i urządzeń budowlanych obsługujących place budów. Emisja ta występować będzie zarówno w obrębie placów budowy, jak również na trasach dowozu materiałów oraz ewentualnego wywozu materiałów rozbiórkowych i nadmiaru gruntu. Na uciążliwość związaną z transportem narażeni będą głównie mieszkańcy miejscowości, przez które przebiegają drogi stanowiące trasy dowozu. Pracom mikro- i makroniwelacyjnym towarzyszyć będzie emisja pyłów mineralnych. Przyjęte rozwiązania w zakresie zrównoważonego rozwoju mają charakter standardowy, wynikający z przepisów prawa krajowego.

b) Wpływ inwestycji na środowisko po zakończeniu.

Projektowana przebudowa układu drogowego będzie miała pozytywny wpływ na środowisko na etapie funkcjonowania. Przyjęte rozwiązania w zakresie zrównoważonego rozwoju mają charakter standardowy, wynikający z przepisów prawa krajowego. Realizacja projektu spowoduje usprawnienie ruchu komunikacyjnego, w wyniku czego spadnie emisja substancji szkodliwych do atmosfery. Uciążliwości dla mieszkańców Starogardu Gdańskiego w postaci hałasu oraz wibracji zostaną przeniesione na obszary nie zurbanizowane.

W przypadku transportu drogowego mamy do czynienia z dwoma typami zanieczyszczeń; pierwotnymi (związki emitowane bezpośrednio podczas reakcji spalania paliwa) oraz wtórnymi (związki powstałe w wyniku napotkania innych związków chemicznych znajdujących się w powietrzu). Głównymi zanieczyszczeniami pierwotnymi są: cząstki stałe o średnicy mniejszej od 2,5 mikronów, dwutlenek siarki (SO_2) i tlenek węgla (CO), tlenki azotu (NO_x) oraz związki rakotwórcze takie jak aldehydy, etanol, lotne związki organiczne, wielopierścieniowe pochodne aromatycznych węglowodorów oraz ołów (Pb). Do zanieczyszczeń wtórnych należą: siarczany (powstające z SO_2), azotany (powstające z NO_x), ozon (O_3) oraz efekt cieplarniany (nadmiar CO_2 powstający z reakcji CO z tlenem O_2).

Za wyjątkiem wód opadowych nie przewiduje się wprowadzania do środowiska innych substancji. Wody opadowe zostaną odprowadzone poprzez projektowane przepusty i korytka betonowe do rowów melioracyjnych. Wody opadowe ujęte w przewody kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w studzience rewizyjnej z matą sorpcyjną odprowadzone zostaną do gruntu, a po wybudowaniu kanalizacji deszczowej w drodze wojewódzkiej do kanału deszczowego.

Nie przewiduje się wykorzystywania wody, energii oraz innych surowców lub materiałów po wybudowaniu projektowanej drogi, w trakcie jej użytkowania. Niewielkie ilości wody oraz energii będą wykorzystywane czasowo, na etapie realizacji inwestycji dla celów utrzymania placu budowy i zaplecza budowy oraz dla samej budowy. Brak oddziaływań transgranicznych na środowisko.

c) Wpływ na siedliska i gatunki zamieszkujące tereny Natura 2000 i inne o znaczeniu krajowym.

Realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary sieci NATURA 2000. Inwestor posiada zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów NATURA 2000 nr ŚR/VII.AM/6660-2-160/08 – oświadczające, że projekt nie wywrze istotnego oddziaływania na obszar NATURA 2000.

Planowany obszar projektu znajduje się w znacznej odległości od terenów, objętych programem NATURA 2000. Najbliżej położony obszar to SOO „Dolina Wierzycy”, który znajduje się w odległości około 4 km w linii prostej od rekonstruowanego grodziska. Pozostałe SOO znajdują się w odległości odpowiednio: „Waćmierz” leży w odległości 10,4 km od planowanej inwestycji, a „Dolna Wisła” w odległości 14,5 km. Inwestycja zatem nie ma wpływu, ani tym bardziej nie zagraża terenom NATURA 2000.

Przedsięwzięcia dotyczące energii i środowiska TAK/NIE

Organ wydający upoważnienie/licencję: nie dotyczy

Oszczędność energii/środowiska: nie dotyczy

1. Współfinansowanie przedsięwzięcia ze środków Unii Europejskiej

Nie dotyczy, zadanie jest współfinansowane z Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych .
Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych

Data złożenia wniosku 25.09.2009r. wnioskowana kwota 2 922 425,00 zł

Umowa o dofinansowanie nr 02-G/ZFE-III-NPPDL/10 z dnia 11 lutego 2010r.

Przyznana kwota dofinansowania 3 000 000,00 zł.

2. Zamówienie na realizację przedsięwzięcia **

Rodzaj zamówienia: przetarg nieograniczony

Data ogłoszenia 12.02.1010r.

data rozstrzygnięcia 25.03.2010r.

Generalny Wykonawca: SKANSKA s.a.

data podpisania umowy 09.04.2010r.

3. Termin rozpoczęcia i zakończenia realizacji przedsięwzięcia

09.04-2010-29.10.2010

Jeśli przedsięwzięcie kontynuowane:

zaawansowanie rzeczowe 0,00%

finansowe 0,00% (0,00 zł)

4. Struktura kosztów przedsięwzięcia

	zł	%
Studia, projekty, usługi	59 666	0,86
Grunty	795 103	11,40
Roboty budowlane	6 077 679,72	87,11
Sprzęt/wyposażenie	0	0,00
Koszty netto ogółem	5 825 714,25	83,50
Koszty brutto ogółem	6 932 448,72	99,36
Rezerwy techniczne/cenowe	44 551	0,64
VAT	1 106 734,47	15,86
Ogółem	6 976 999,72	100,00

5. Źródła finansowania przedsięwzięcia

	zł	%
Inne środki własne	1 054 574,72	15,12
Dotacja UE	0,00	0,00
Kredyt	3 000 000,00	43,00
Inne źródła Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych	2 922 425,00	41,89
Ogółem	6 976 999,72	100,00

6. **NACE Wnioskodawcy (kod według EKD) 221312 2**
7. **Liczba miejsc pracy wygenerowanych przy realizacji przedsięwzięcia: 0**
8. **Liczba użytkowników realizowanego przedsięwzięcia: zakładane natężenie ruchu wynosi 1192 pojazdy na dobę**
9. **Liczba mieszkańców w rejonie oddziaływania realizowanego przedsięwzięcia: 1613**