

Decyzja niniejsza stała się
ostateczna

z dniem 06.08.2018 r.

Regionalna Dyrekcja
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
80-748 Gdańsk, ul. Chmielna 54/57
tel. 58 68-38-800, fax 58 68-38-803
GŁÓWNY SPECJALISTA

Agnieszka Jędraszek



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

Urząd Gminy Starogard Gdański
ul. Władysława Sikorskiego 9
83-200 Starogard Gdański
2019-07-02
6396/2019



42758

Gdańsk, dnia 21 czerwca 2019 r.

RDOŚ-Gd-WOO.420.143.2018.MS/AJ.15.
Za dowodem doręczenia

DECYZJA

Na podstawie

- art. 75 ust. 1 pkt 1 lit I) w związku z 71 ust. 2 pkt 2 oraz art. 84 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 jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.), dalej ustawa OOS,
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.),
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 71),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Gminy Starogard Gdański, reprezentowanej przez pełnomocnika, panią Angelikę Elas-Bińczyk, z dnia 18.09.2018 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niżej wymienionego przedsięwzięcia, uzupełniony pismami: bn z dnia 05.10.2018 r., 28.11.2018 r., 04.01.2019 r., oraz 15.03.2019 r., działając w oparciu o opinię:

- Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, znak GD.RZŚ.435.93.2019.DK z dnia 06.02.2019 r. (wpływ 11.02.2019 r.);

orzekam

- Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi gminnej nr 213017G Szpęgawsk - Rywałd”, realizowanego na działkach nr 266, 271, 270/5, 329, 321, 312/9, 237/1, 214/1, 72, 340, 310/2, 310/3, 311, 312/13, 312/7, 312/11, 312/12, 312/1, 312/14, 312/5, 316, 317/3, 317/4, 317/1, 318, 319, 320, 309/6, 308, 272/7, 272/4, 265, 264/4, 264/1, 262, 261, 260, 369/3, 258, 369/1, 256/4, 256/3, 255, 254, 281, 343, 251/4, 251/5, 250/2, 342, 246/1, 245, 240, 239, 267/4, 267/11, 267/10, 267/12, 267/13, 267/9, 267/8, 267/14, 267/16, 268, 267/17, 267/1, 269/1, 269/2, 269/6, 269/9, 269/7, 270/1, 270/2, 270/3, 270/6, 270/7, 270/8, 270/9, 270/14, 270/11, 270/12, 270/10, 270/13, 270/15, 269/12, 269/11, 269/14, 269/13 obr. Szpęgawsk oraz 102, 7, 8, 6, 3, 10, 11, 12, 13/2, 42, 61/4, 68, 66, 67, 83/2, 83/1, 107/2, 106, 107/1, 105/1, 204, 105/7, 104/1, 103/1, 103/2 obr. Rywałd, Gmina Starogard Gdański;
- Określić następujące warunki dotyczące realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

- a) przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie ich wilgotności, dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych;
 - b) zabezpieczyć wykopy przed możliwością przedostawania się do nich drobnych zwierząt (np. gadów, płazów i drobnych ssaków) poprzez wyгородzenie terenu wykopów w postaci płotków z folii lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5 cm na wysokość min. 40 cm od gruntu, a w przypadku stwierdzenia w wykopie drobnych zwierząt wyjmować je na powierzchnię terenu i przenieść poza strefę prowadzonych prac budowlanych w odpowiednie dla nich siedliska;
 - c) prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie ich w okresie lęgowym po stwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku gniazd i udokumentowanie tego faktu poprzez adnotację w dokumentacji budowy. W przypadku stwierdzenia występowania lęgów prace wykonać po wyprowadzeniu lęgu przez ptaki;
 - d) wszystkie drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć na czas budowy przed mechanicznym uszkodzeniem, np. poprzez zastosowanie rur drenarskich/opon bądź mat słomianych do okrycia pnia i odeskowanie, którego wysokość w zależności od pokroju drzewa powinna wynosić 1,5-2 m; w przypadku występowania na drzewach plech chronionych gatunków porostów odeskowanie zastąpić siatkami okalającymi pień drzewa tak, aby nie uszkodzić stanowisk porostów. Ewentualne obłamane gałęzie natychmiast przycinać i miejsca uszkodzone zabezpieczać środkami zapobiegającymi rozwojowi patogenów. Krzewy, które mają być zachowane wyгородzić, wykonać obudowę z desek do wysokości określonej indywidualnie dla każdego krzewu;
 - e) wyposażyć teren budowy w sorbenty przeznaczone do zbierania ewentualnych rozlewów substancji olejowych;
 - f) miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo - wodnego substancjami ropopochodnymi szczelnie utwardzić oraz wyposażyć w maty sorpcyjne;
 - g) sypkie materiały budowlane zabezpieczyć przed rozwiewaniem w celu zapobiegania wtórnej emisji zanieczyszczeń pyłowych poprzez ich osłonięcie, np. plandekami;
 - h) prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00);
 - i) wierzchnią, zebraną warstwę urodzajnej gleby oraz ziemię z wykopów wykorzystać, w miarę możliwości, do zagospodarowania w ramach realizowanej inwestycji;
3. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 24.09.2018 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Inwestora: Gminy Starogard Gdański, reprezentowanej przez Pełnomocnika, panią Angelikę Elas - Bińczyk, z dnia 18.09.2018 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dołączono:

- 1) Kartę informacyjną przedsięwzięcia (3 egzemplarze + płyta CD);
- 2) Mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej;

Przedłożony wniosek zawierał braki formalne, stąd tut. organ, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.143.2018.MS.1. z dnia 28.09.2018 r. wezwał do ich uzupełnienia. W odpowiedzi na powyższe, w dniu 09.10.2018 r. Wnioskodawca pismem z dnia 05.10.2018 r. uzupełnił wniosek

o oryginał pełnomocnictwa Wójta Gminy Starogard Gdański, z dnia 24.09.2018 r., dla Pani Angeliki Elas - Bińczyk.

Wnioskodawca ubiega się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla celów uzyskania decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy OOS, tj. decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem kwalifikowane jest zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 71) jako: „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone” w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 ww. rozporządzenia: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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”. W związku z tym realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy OOS, dla planowanych „przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko” jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Organem właściwym do prowadzenia postępowania w przedmiotowej sprawie na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. I) ustawy OOS jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.143.2018.MS.2. z dnia 06.11.2018 r. Informację o powyższym wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal (<http://www.ekoportal.pl>) pod numerem 1026/2018, prowadzonym na podstawie art. 22 ww. ustawy OOS.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy OOS realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy OOS, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1;
- po zasięgnięciu opinii: 1) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3, 10-19 i 21-25 oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b; 2) dyrektora urzędu morskiego – gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim, 3) organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy; 4) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 6 i 6a ustawy OOS wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym. W niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ. W okolicznościach niniejszej sprawy organem właściwym w sprawie opiniowania jest: Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Starogardzie Gdańskim oraz Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

W związku z powyższym tut. organ, działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4, ust. 3 oraz art. 78 ust. 1 i 4 ustawy OOS, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.143.2018.MS.7. z dnia 21.01.2019 r. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodne Wody Polskie z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w piśmie znak GD.RZŚ.435.93.2019.DK z dnia 06.02.2019 r. (wpływ 11.02.2019 r.), wyraził opinię że, cyt.: „*nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia*”. Niewydanie opinii przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii, tutejszy organ, zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy OOS, potraktował jako brak zastrzeżeń ww. organów w przedmiotowej sprawie.

Analizując, czy przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił łącznie kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy OOS:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,
 - b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
 - c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
 - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
 - e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,
 - f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
 - g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;
2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
 - a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek,

- b) obszary wybrzeży i środowisko morskie,
 - c) obszary górskie lub leśne,
 - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
 - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
 - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
 - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
 - h) gęstość zaludnienia,
 - i) obszary przylegające do jezior,
 - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
 - k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe;
3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
 - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
 - c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
 - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
 - e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
 - f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
 - g) możliwości ograniczenia oddziaływania,

i zważył co następuje:

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa istniejącej drogi gminnej nr 213017G. Długość drogi objętej przedsięwzięciem wynosi ok. 2,3 km. W ramach inwestycji przewiduje się również budowę i przebudowę wyposażenia technicznego drogi, w szczególności odwodnienia (powierzchniowo i do istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej), oświetlenie drogowe, obiekty inżynierskie oraz przebudowę i zabezpieczenie istniejącej infrastruktury kolidującej z planowanym przedsięwzięciem, w szczególności istniejące sieci uzbrojenia terenu.

Przedmiotowa droga gminna zlokalizowana jest w pasie drogowym i w części jest urządzona pod względem drogowym. Na odcinku długości ok. 700 m droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej, na długości ok. 100 m nawierzchnię z bruku kamiennego, na pozostałym odcinku nawierzchnię gruntową. Szerokość jezdni wynosi od 3,0 do 7,9 m. Na obszarze zabudowy w miejscowości Szpęgawsk od wlotu na skrzyżowanie z drogą krajową nr 22 na odcinku ok. 500 m, do jezdni bitumicznej przylega pas nawierzchni szerokości ok. 1 m z płyt betonowych.

Droga w obszarze zabudowy m. Szpęgawsk posiada oświetlenie drogowe oraz lokalnie wpusty deszczowe z odprowadzeniem do istniejących odcinków kanalizacji deszczowej. W pasie drogowym występują także inne sieci uzbrojenia terenu w szczególności w postaci kabli i linii elektroenergetycznych, telekomunikacyjnych, sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej.

Przedmiotowa droga jest użytkowana jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych, rowerowych i dla pieszych. Droga ta obsługuje pod względem komunikacyjnym miejscowości przez które przebiega i łączy je z drogą krajową nr 22 w m. Szpęgawsk oraz drogą powiatową nr 2718G w Rywałdzie. Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo, w miejscowościach lokalnie występują odcinki kanalizacji deszczowej.

Celem przedsięwzięcia jest przywrócenie i poprawa parametrów techniczno - użytkowych istniejącej drogi i zwiększenie bezpieczeństwa, w szczególności poprzez wydzielenie chodnika, wydzielenie ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo - rowerowego wzdłuż drogi na całym odcinku, a także poprzez poprawę geometrii i przebudowę konstrukcji jezdni przedmiotowej drogi.

Początek przedsięwzięcia przewidziano na skrzyżowaniu przedmiotowej drogi z drogą krajową nr 22 w m. Szpęgawsk. Koniec natomiast przewiduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2718G w m. Rywałd, gm. Starogard Gdański

Zakres przedsięwzięcia obejmuje w szczególności:

- przebudowa/budowa jezdni,
- przebudowa/budowa skrzyżowań,
- przebudowa/budowa zjazdów,
- przebudowa/budowa chodników,
- budowa ścieżki rowerowej/ciągu pieszo - rowerowego,
- przebudowa/budowa zatok,
- remont /przebudowa/budowa obiektów inżynierskich,
- budowa/przebudowa poboczy,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- budowa/przebudowa/remont układu odprowadzającego wody opadowe, w tym kanalizacji deszczowej,
- budowa/przebudowa oświetlenia drogowego,
- przebudowa i zabezpieczenie odcinków istniejących sieci uzbrojenia terenu, kolidujących z planowanymi robotami,
- poszerzenie pasa drogowego,
- w ramach inwestycji wykonane zostaną również konieczne i niezbędne roboty mające na celu dowiązanie się do istniejącego zagospodarowania wzdłuż dróg, a w szczególności przełożenie lub przebudowa istniejących nawierzchni (bądź niwelacja terenu) poza pasem drogowym na dojazdach, ciągach pieszych i dojazdach do posesji, w celu wysokościowego i sytuacyjnego dostosowania do projektowanych rzędnych elementów drogi, przesunięcie ogrodzeń zlokalizowanych w pasie drogowym.

Parametry przedmiotowej drogi (w tym szerokości jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, parametry zjazdów, zatok itp.) dobrane będą na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 poz. 124 ze zm.).

Jezdnię przewiduje się wykonać w typowej, powtarzającej się technologii warstw asfaltowych na całym odcinku. Biorąc jednak pod uwagę, zróżnicowaną nawierzchnię i stan istniejącej jezdni, sposób i zakres jej wykonania przewiduje się wykonać w zależności od odcinka drogi. Na odcinku z nawierzchnią asfaltową, w miejscach, w których występują zapadnięcia i istnieje prawdopodobieństwo utraty nośności przez podbudowę, a także w miejscach gdzie istniejące zagospodarowanie nie pozwala na podniesienie niwelety jezdni, przewiduje się pełną rozbiórkę istniejącej konstrukcji jezdni, wzmocnienie istniejącego podłoża gruntowego, ułożenie nowej podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz pozostałych warstw konstrukcyjnych jezdni. Podobnie będzie wyglądać wykonanie ewentualnych poszerzeń istniejącej jezdni (szczególnie na łukach poziomych). Natomiast na odcinkach, na których stan istniejącej

nawierzchni asfaltowej pozwala na wykorzystanie jej, przewiduje się wykonanie sfrezowania istniejącej warstwy asfaltowej, wykonaniu remontów częściowych (w miejscach które tego wymagają, np. wyboje), ułożeniu warstwy wzmacniająco - wyrównawczej z betonu asfaltowego, ewentualnie wiążącej, i warstwy ścieralnej z mieszanki o nieciągłym uziarnieniu (np. SMA) lub betonu asfaltowego. Na odcinku drogi o nawierzchni z bruku, przewiduje się rozbiórkę tej nawierzchni i ułożenie pełnej konstrukcji jezdni, analogicznie jak wyżej. Podobnie na odcinku o nawierzchni z kruszywa, przewiduje się wykonanie korytowania, zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej z planowanych poszerzeń jezdni i ułożenie projektowanych warstw konstrukcyjnych.

Przy realizacji konstrukcji jezdni, w pierwszej kolejności nastąpi przygotowanie podłoża (w razie potrzeby), które trzeba będzie doprowadzić do kategorii nośności G1, a następnie ułożona zostanie podbudowa z kruszywa naturalnego (lub inna) i kolejne warstwy bitumiczne i na końcu warstwa ścieralna z mieszanki o nieciągłym uziarnieniu (np. SMA) lub betonu asfaltowego.

Przy realizacji inwestycji używany będzie typowy sprzęt budowlany, wykorzystywany przy robotach ziemnych i drogowych. W miejscach, gdzie konieczne będzie wykonanie odtworzenia pełnej konstrukcji jezdni, lub w miejscach wykonania remontu częściowego głębokiego, wykonana zostanie pełna konstrukcja jezdni z podbudową i warstwami bitumicznymi. Podstawowe czynności przy wykonywaniu pełnej konstrukcji jezdni to:

- przygotowanie podłoża (z ewentualnym wzmocnieniem) i koryta,
- ułożenie ewentualnej warstwy odcinającej lub odsączającej,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego lub innej,
- ewentualne ułożenie podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego,
- ułożenie warstwy wiążącej/wyrównawczej i warstwy ścieralnej z SMA lub betonu asfaltowego.

Podbudowa zostanie wykonana, na uprzednio przygotowanym podłożu gruntowym doprowadzonym do grupy nośności G1.

Na chodnikach, zatokach, części zjazdów przewiduje się wykonanie nawierzchni z drobnowymiarowych elementów /np. kostka betonowa/ lub kostka kamienna, bruk, ewentualnie płytki betonowe. Na ścieżce rowerowej/ciągu pieszo-rowerowym przewiduje się wykonanie nawierzchni asfaltowej i z kostki betonowej.

W fazie realizacji przedsięwzięcia zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwa oraz energię, będzie typowe dla zapotrzebowania dla maszyn i uwarunkowań technologicznych, związanych z wykonawstwem robót budowlano – montażowych. Woda i paliwo wykorzystane będą dla potrzeb funkcjonowania placu budowy i do wykonywania robót budowlanych i konstrukcji drogi (paliwo do pojazdów i maszyn, energia do urządzeń, woda do celów produkcji i pielęgnacji betonu).

Szacuje się, że poszczególne ilości wynosić będą:

- woda: 3500 litrów,
- paliwo: 175000 litrów,
- energia elektryczna: brak użycia.

Innymi materiałami przewidywanymi do użycia w celu realizacji inwestycji, to szacunkowo:

- beton asfaltowy: 4500 ton,
- kruszywo naturalne: 23000 ton,
- kostka betonowa: 2600 m²,
- cement: 700 ton,
- destruk (materiał pochodzący z frezowania istniejącej nawierzchni asfaltowej): 850 ton,
- emulsja asfaltowa: 230 ton,
- kamień brukowy: 130 ton,
- podsypka cementowo - piaskowa: 200m³.

Planowane przedsięwzięcie, nie będzie generować w fazie eksploatacji zapotrzebowania na surowce i media inne niż energia elektryczna do oświetlenia drogowego. Szacuje się roczne zużycie energii elektrycznej dla oświetlenia drogowego w ilości 26300 kWh.

Przedmiotowe przedsięwzięcie ma charakter rozbudowy istniejącego ciągu komunikacyjnego o ustalonym już przebiegu pasa drogowego, dla którego nie przedstawia się ewentualnych wariantów lokalizacyjnych przedsięwzięcia. Niezadawalający stan techniczny rozpatrywanej drogi wymusza podjęcie natychmiastowego działania zmierzającego do doprowadzenia istniejącej jezdni do parametrów umożliwiających jej użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem. Przemawiają za tym zarówno potrzeby społeczne, jak i ekonomiczne i ekologiczne. Wariantować, w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia, można metodę wykonania naprawy przedmiotowej drogi, w tym również technologię.

Tutaj jako wariant I można założyć przeprowadzenie remontu częściowego, poprzez wykonanie jedynie lokalnych napraw zapadnięć i wybojów. I bez ingerencji w istniejącą geometrię jezdni drogi oraz jej wyposażenie techniczne w postaci odwodnienia, oświetlenia, chodników itp.

Wariant II zakładał wykonanie przebudowy polegającej na wzmocnieniu konstrukcji istniejącej jezdni z wykonywaniem jej poszerzenia i korekt geometrycznych. Jednak bez ingerencji w wyposażenie techniczne w postaci odwodnienia, oświetlenia, chodników itp. To znaczy bez wykonywania ścieżki rowerowej i budowy chodników.

Wariant III przewiduje wykonanie gruntownej przebudowy i budowy jezdni wraz z ewentualnym wzmocnieniem podłoża i poszerzeniem jezdni do wymaganych szerokości. Wraz z wprowadzeniem segregacji ruchu na całym odcinku drogi, poprzez budowę chodników i/lub ścieżki rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego.

Wariant I, jest działaniem który przyniosłby krótkotrwałe efekty poprawy warunków. W celu osiągnięcia stale dobrych efektów, takie zabiegi remontowe trzeba powtarzać co 2-3 lata. A w przypadku odcinków drogi z nawierzchnią z bruku i z kruszywa jeszcze częściej, nawet kilka razy w roku. Sytuacja ta jest niekorzystna ze względów ekonomicznych, racjonalności wydawania środków finansowych, niekorzystna również dla środowiska, z uwagi na fakt, że częściej prowadzone byłyby na tym odcinku roboty drogowe, podczas których wzrasta oddziaływanie na środowisko, które co prawda, ma charakter krótkotrwały i przemijający, ale jego cykliczne powtarzanie się może negatywnie wpłynąć na stan środowiska i nastroje społeczne.

Wariant II, pozwala na wykonanie układu drogowego o nawierzchni zapewniającej wydłużenie trwałości zmęczeniowej konstrukcji jezdni, co ma bezpośredni wpływ na wydłużenie okresów międzyremontowych. Jednak w wariantcie tym nie jest podwyższone bezpieczeństwo dotyczące segregacji ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego.

Najbardziej korzystny dla Inwestora został uznany wariant III. Pozwala on na wykonanie przedsięwzięcia już kompleksowo, zarówno pod względem poprawy parametrów drogi jak i bezpieczeństwa jej użytkowników. Także uzupełnienie w pasie drogowym infrastruktury związanej z drogą, w postaci kanalizacji deszczowej i oświetlenia drogowego, dodatkowo podnosi funkcjonalność i bezpieczeństwo użytkowania drogi. Jest to wariant wybrany przez inwestora.

Jako wariantowanie technologii wskazuje w tym przypadku na kolejne dwa warianty.

Wariant I technologiczny przewiduje, w miejscach przełomów, w miejscach z koniecznością utrzymania istniejącego poziomu niwelety oraz w miejscach o nawierzchni z bruku i z kruszywa, wykonanie rozbiórki istniejącej konstrukcji jezdni, wzmocnienie istniejącego podłoża gruntowego, ułożenie nowej podbudowy z kruszywa łamanego oraz pozostałych warstw konstrukcyjnych. Natomiast na odcinkach, na których stan istniejącej nawierzchni asfaltowej pozwala na wykorzystanie jej, przewiduje się wykonanie sfrezowania istniejącej warstwy asfaltowej, wykonaniu remontów częściowych (w miejscach które tego wymagają, np. przełomy, wyboje), ułożeniu warstwy wzmacniająco - wyrównawczej z betonu asfaltowego, ewentualnie wiążącej, i warstwy ścieralnej z mieszanki o nieciągłym uziarnieniu (np. SMA) lub betonu asfaltowego. Pozyskany z sfrezowania destrukty wykorzystany będzie do wykonania utwardzenia zjazdów na pola i poboczy.

Alternatywnie, jako wariant II technologiczny, do wykonania konstrukcji jezdni może być zastosowana technologia wykorzystująca istniejącą nawierzchnię bitumiczną jako surowiec do podbudowy z mce. W ramach tej technologii wykonane zostaje wzmocnienie nawierzchni jezdni, poprzez recykling warstw bitumicznych i ponownym ich wbudowaniu (po uprzednim doziarnieniu i dodaniu cementu

i emulsji asfaltowej) jako mieszanki MCE. Po uprzedniej rozbiórce płyt betonowych, znajdujących się na części pod bitumem. Na tak- przygotowane podłoże ułożona zostanie warstwa wyrównawcza/wiążąca betonu asfaltowego i ścierna mieszanki SMA lub betonu asfaltowego. Z uwagi na niewielką grubość istniejących warstw asfaltowych na jezdni oraz i tak konieczność wykonania lokalnych wgłębnych wzmocnień podłoża, ze względów ekonomicznych, dla Inwestora, preferowaną technologią jest ta z wariantu I technologicznego.

Wariantować, w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia, można przebieg planowanego ciągu rowerowego/pieszo-rowerowego, który determinuje zakres poszerzenia pasa drogowego.

Wariant I dotyczący przebiegu ścieżki rowerowej (wybrany przez inwestora), to wariant, który przewiduje poprowadzenie ciągu rowerowego w części, jako odsunięty od jezdni drogi i a w części, na odcinku ze zwartą zabudową bezpośrednio przy jezdni. Na odcinku poza zwartą zabudową, przewidziano poprowadzenie ścieżki rowerowej po wschodniej stronie drogi, co wiąże się z koniecznością przeznaczenia części pól uprawnych pod pas drogowy.

Wariant II dotyczący przebiegu ścieżki rowerowej, to wariant, który przewiduje poprowadzenie ciągu rowerowego na odcinku poza zwartą zabudową po stronie zachodniej drogi. Wariant ten także wiąże się z koniecznością poszerzenia pasa drogowego. Ale byłby wariantem droższym, bowiem po zachodniej stronie występuje skarpa opadająca w stronę jeziora, a tym samym lokalizacja ścieżki wiązałaby się z koniecznością wykonywania nasypów. Wariant ten nie jest preferowany przez inwestora, także z uwagi na większe koszty.

Inwestor podjął decyzję o realizacji przedmiotowej inwestycji, co wiąże się z koniecznością poniesienia nakładów inwestycyjnych w pierwszym i ewentualnie w następnych latach oraz koszty utrzymania drogi. Jest to najbardziej korzystne z uwagi na: bezpieczeństwo użytkowników drogi, potrzeby społeczności, środowisko oraz względy ekonomiczne. Pozwala na uzyskanie oczekiwanego rezultatu, przy zachowaniu docelowo mniejszych kosztów związanych z realizacją zadania i możliwie najmniejszej ingerencji w krajobraz i środowisko.

Inwestycja zlokalizowana będzie na działkach ewidencyjnych nr: obręb Szpęgawsk: 266, 271, 270/5, 329, 321, 312/9, 237/1, 214/1, 72, 340, 310/2, 310/3, 311, 312/13, 312/7, 312/11, 312/12, 312/1, 312/14, 312/5, 316, 317/3, 317/4, 317/1, 318, 319, 320, 309/6, 308, 272/7, 272/4, 265, 264/4, 264/1, 262, 261, 260, 369/3, 258, 369/1, 256/4, 256/3, 255, 254, 281, 343, 251/4, 251/5, 250/2, 342, 246/1, 245, 240, 239, 267/4, 267/11, 267/10, 267/12, 267/13, 267/9, 267/8, 267/14, 267/16, 268, 267/17, 267/1, 269/1, 269/2, 269/6, 269/9, 269/7, 270/1, 270/2, 270/3, 270/6, 270/7, 270/8, 270/9, 270/14, 270/11, 270/12, 270/10, 270/13, 270/15, 269/12, 269/11, 269/14, 269/13; obręb Rywałd: 102, 7, 8, 6, 3, 10, 11, 12, 13/2, 42, 61/4, 68, 66, 67, 83/2, 83/1, 107/2, 106, 107/1, 105/1, 204, 105/7, 104/1, 103/1, 103/2.

Przeznaczenie terenu po przebudowie nie ulegnie zmianie, obecnie teren inwestycji stanowi droga. Jedynie wykonanie poszerzenia pasa drogowego, wiąże się, z tym że fragmenty terenów przeznaczone dotychczas na cele budowlane, rolnicze i leśne, przeznaczone będą na cele drogowe. Przedmiotowa droga przebiega przez tereny niezabudowane i zabudowane.

Obecnie droga jest użytkowana jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych, rowerowych i dla pieszych. Droga ta obsługuje pod względem komunikacyjnym miejscowości przez które przebiega i łączy je z drogą krajową nr 22 w m. Szpęgawsk oraz drogą powiatową nr 2718G w Rywałdzie.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 znajdują się w odległości:

- ok. 0,1 km na północ: Grądy nad Jeziorami Zduńskim i Szpęgawskim PLH220067,
- ok. 5,9 km na wschód: Waćmierz PLH220031,
- ok. 5,9 km na południowy zachód Dolina Wierzycy PLH220094.

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2018 poz. 1614 ze zm.) to oddalony o ok. 6,9 na zachód Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Wierzycy.

W zasięgu znaczącego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się korytarze ekologiczne.

Zasięg oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia ogranicza się do miejsca jego lokalizacji wraz z najbliższym obszarem sąsiadującym w odległości nie przekraczającej 20 m. Teren przyległy do pasa drogowego przedmiotowej drogi, na obszarach zabudowanych ma charakter mieszkalno - usługowy z zabudową jednorodzinną z dopuszczeniem usług oraz zabudowy zagrodowej, zlokalizowane są też instytucje użytku publicznego (w szczególności dom pomocy społecznej). Na przyległych posesjach, występuje roślinność ogrodowa nasadzana w sposób zorganizowany i kontrolowany (krzewy i drzewa, a w szczególności: świerk, klon, brzoza, lilak pospolity, drzewa owocowe, tuja, bukszpan, kwiaty, byliny, trawy itp.). W części teren przyległy do pasa drogowego stanowią pola uprawne, pastwiska i łąki, a także niewielki zakres terenów zadrzewionych i zakrzewionych na użytkach rolnych i prywatny użytek leśny. Na polach występuje okresowo roślinność uprawna.

Na części długości pasów drogowych, wzdłuż istniejącej drogi występują drzewa i krzewy. Głównie są to klony, kasztanowce, lipy i świerki. Występują też jesiony, brzozy, wierzby, głóg, jawor, wiąz, leszczyna, topola, jabłoń i sosna. Inwestor przewiduje, że w trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka drzew, krzewów i roślinności, które kolidować będą z planowaną inwestycją.

Wykaz drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki w ramach przedsięwzięcia:

Lp.	Nr drzewa	Nazwa gatunkowa	Obwód/pow.	Km/ strona drogi	Uwagi/ obserwacje	Zdrowotność
1.	5.*	Świerk pospolity	131	0+081,08 / P		Schnie
2.	6.*	Kasztanowiec zwyczajny	260	0+088,86 / P		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte
3.	7.*	Klon jawor	230	0+108,87 / P		
4.	8.*	Kasztanowiec zwyczajny	320	0+113,09 / L		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte
5.	9.*	Klon zwyczajny	126	0+116,96 / P		
6.	10.*	Kasztanowiec zwyczajny	300	0+129,30 / L		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte
7.	11.*	Kasztanowiec zwyczajny	250	0+139,56 / L		Uszkodzenia mechaniczne/ sęki otwarte
8.	12.*	Kasztanowiec zwyczajny	270	0+187,94 / L		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte, listwa mrozowa, dziupla
9.	14.*	Kasztanowiec zwyczajny	280	0+239,17 / P		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte, dziupla

10.	16.*	Kasztanowiec zwyczajny	230	0+251,65 / P	Opuszczone gniazdo	Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte
11.	22.*	Kasztanowiec zwyczajny	290	0+300,66 / P		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte, listwa mrozowa
12.	25.*	Kasztanowiec zwyczajny	280	0+314,66 / P		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte
13.	27.*	Kasztanowiec zwyczajny	290	0+328,22 / P		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte
14.	28.*	Kasztanowiec zwyczajny	290	0+332,15 / L		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte
15.	29.*	Kasztanowiec zwyczajny	300	0+342,09 / L		Uszkodzenia mechaniczne/Sęki otwarte
16.	30.*	Klon jawor	131	0+349,16 / L		
17.	31.*	Klon polny	126	0+357,59 / L		
18.	32.*	Jesion wyniosły	138	0+374,69 / L		
19.	33.*	Kasztanowiec zwyczajny	270	0+378,40 / L		Uszkodzenia mechaniczne/sęki otwarte
20.	34.*	Jesion wyniosły	250	0+395,93 / L		
21.	41.*	Jesion wyniosły	176	0+659,99 / P		Martwica boczna
22.	43.*	Klon zwyczajny	195	0+908,61 / L		Jemiola
23.	45.*	Klon jawor	195	0+914,64 / P		
24.	46.*	Klon zwyczajny	119	0+918,41 / L		
25.	47.*	Klon jawor	151	0+930,83 / L		
26.	48.*	Świerk pospolity	163	0+950,04 / P		
27.	50.*	Jesion wyniosły	195	0+953,57 / L		Schnie
28.	51.*	Klon zwyczajny	188	0+978,74 / L		Jemiola
29.	52.*	Klon zwyczajny	69	1+006,03 / P		

30.	53.*	Lipa szerokolistna	94	1+002,64 / L		
31.	54.*	Lipa szerokolistna	88	1+028,23 / L		Jemiola
32.	56.*	Jabłoń	163	1+153,92 / P		
33.	59.*	Lipa drobnolistna	107, 69, 63, 69, 100	1+330,48 / P	kępa	Uszkodzenia mechaniczne
34.	60.*	Lipa drobnolistna	126, 94, 107	1+340,45 / P	kępa	
35.	61.*	Lipa drobnolistna	188	1+469,77 / P		Jemiola
36.	62.*	Lipa drobnolistna	131, 75, 88	1+496,56 / P	kępa	
37.	63.*	Lipa drobnolistna	107, 88, 113	1+504,72 / P	kępa	
38.	65.*	Kasztanowiec zwyczajny	75, 75, 63	2+179,98 / P	kępa	
39.	33.1*	Jesion wyniosły	200	0+379,24 / P		
40.	40.2*	Jesion wyniosły	62	0+470,98 / P		
41.-46.	42.1*	Brzoza	Mniej niż 10	0+754,33 / L	6 sztuk	
47.	54.1*	Topola	119	1+113,49 / L		
48.	58a.*	Klon zwyczajny	89	1+353,56 / L		
49.	65.1*	Sumak	91	2+184,49 / L		
50.	65.2*	Brzoza	73	2+188,30 / L		
51.	65.3*	Brzoza		2+190,20 / L		
52.	65.4*	Sosna	86	2+198,03 / L		
53.	65.5*	Brzoza	90	2+202,57 / L		
54.	65.6*	Sosna	85	2+207,30 / L		
55.	65.7*	Sosna	94	2+217,76 / L		
56.	65.8*	Sosna	30	2+219,84 / L		
57.	65.9*	Brzoza	30	2+225,80 / L		

58.	65.10*	Wierzba	50	2+234,80 / L		
59.	65.11*	Sosna	30	2+222,07/ L		
60.	65.12*	Brzoza	30	2+231,45 / L		
61.- 122.	60a.*	Świerk zwyczajny	15-125	od km: 1+298,50 do km: 1+351,16 /L	rzęd tworzących żywoplot	
krzewy						
1.	65.13*	Śnieguliczka	5m ²	2+228,55 / L	krzaki	
2.	21a.*	Lipa drobnolistna	4m ²	0+276,41 / P	Krzewy	
3.	44.*	Klon zwyczajny, jesion, wierzba, głóg, leszczyna	50m ² i 800m ²	0+891,10 / P I i od km: 0+901,05 do km: 1+099,91/ L	krzewy	
4.	49.*	Klon zwyczajny, jawor, wierzba	190m ²	od km: 0+944,13 do km: 1+057,43 / P	krzewy	
5.	64.*	Wierzba, klon zwyczajny, jawor, głóg	6m ²	2+129,54 / L	krzewy	
6.	33.2*	Mieszany/ dereń, jesion, klon/	100m ²	od km: 0+379,24 do km: 0+461,67 / P	żywoplot	
7.	41.1*	Świerk zwyczajny	40m ²	od km: 0+658,97 do km: 0+674,98 / L	żywoplot	
8.	42.2*	Świerk zwyczajny	40m ²	od km: 0+794,65 do km: 0+811,67 / L	żywoplot	
9.	60b.*	Thuje	86m ²	od km: 1+353, 56 do km: 1+390,25 /L	żywoplot	

Na obszarze obrębów Szpęgawsk i Rywałd występują ptaki takie jak.: czapla siwa, żurawie, jastrzębie, kuropatwy. Jednak w zasięgu oddziaływania inwestycji (dot. istniejącej drogi gminnej) nie stwierdzono stałych miejsc gniazdowania, odpoczynku, czy też żerowania ptaków, ani ich trasy migracyjnych. Nie można jednak wykluczyć pojawienia się ptaków w tym obszarze (okazjonalnie). W przypadku przedmiotowej inwestycji, w związku z tym, że dotyczy ona istniejącej drogi - bez zmiany jej trasy, nie nastąpi utrata siedlisk lęgowych ani fragmentacja siedlisk. Nie nastąpi zmniejszenie bazy pokarmowej, która mogłaby prowadzić do obniżenia liczebności ptaków.

Z uwagi na klasę drogi oraz istniejące zagospodarowanie jej otoczenia, w tym obszary zabudowane oraz wprowadzenie rozwiązań spowalniających prędkość (nie jest to droga szybkiego ruchu) kolizje ptaków z pojazdami są mało prawdopodobne.

Na etapie budowy i eksploatacji droga nie będzie znacząco oddziaływać na ptaki zimujące oraz migrujące, gdyż obszar ten nie jest miejscem zimowiskowym, ani nie przebiega tędy szlak intensywnej migracji ptaków.

Obszar miejscowości Szpęgawsk i Rywałd jest terenem pagórkowatym. Miejscowości te leżą w pobliżu dwóch jezior oraz lasów. Występuje tutaj płazy takie jak żaba trawna i moczarowa, ropucha szara i zielona, rzekotka drzewna. Jednak w sąsiedztwie przedmiotowej drogi nie stwierdzono występowania miejsc rozrodu i tras migracyjnych. Niemniej na terenie budowy należy zabezpieczyć indywidualnie wykopy, rowy i wykonane studnie kanałów technicznych za pomocą tymczasowych płotków lub folii wygradzających przed możliwością wpadania do nich małych zwierząt. Przy braku takiej możliwości należy dokonywać systematycznych przeglądów takich miejsc z ewentualnym odłowem uwięzionych zwierząt.

Planowana inwestycja nie będzie zlokalizowana na obszarach wodno - błotnych, innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łągowych oraz ujściach rzek. Nie będzie zlokalizowana na obszarach wybrzeży, na obszarach górskich, na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników śródlądowych. Nie będzie zlokalizowana na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Nie będzie zlokalizowana na obszarach uzdrowisk i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Planowana inwestycja nie leży na obszarze bezpośrednio przylegającym do jeziora.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów w dniu 18 października 2016 r. Znajduje się ono na obszarze następujących jednolitych części wód:

- JCWP rzecznej PLRW 2000174862 Motława z jeziorami Zduńskim i Damaszką do dopł. Z Lubiszewa – silnie zmieniona część wód, o złym stanie (potencjał ekologiczny słaby, stan chemiczny poniżej średniego), monitorowana, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych;
- JCWPd PLGW200013, o stanie dobrym (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry) monitorowana i niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny a dla JCWPd utrzymanie dobrego stanu ilościowego i chemicznego.

Uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. poz. 1911 i 1958).

Oddziaływania na etapie realizacji inwestycji:

Uciążliwe oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko wystąpi na etapie jego realizacji, będzie miało charakter krótkotrwały, lokalny i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

Podczas realizacji inwestycji zagrożenie dla stanu powietrza wynikać będzie głównie z pracy sprzętu budowlanego i środków transportu czyli emisje powstające w wyniku spalania paliw w silnikach spalinowych a także pylenie wtórne powodowane przewozem materiałów sypkich oraz składowaniem ich na terenie budowy. Oddziaływanie emisji zanieczyszczeń będzie praktycznie ograniczone do obszaru bezpośredniego otoczenia drogi. Z uwagi na krótkotrwały charakter zjawiska (wpływ ustanie po zakończeniu robót) oddziaływanie uznać należy za akceptowalne.

W celu zminimalizowania ww. uciążliwości zastosowane zostaną następujące środki:

- unikanie zbędnych przejazdów i manewrów maszyn i środków transportu,
- stosowanie, w miarę możliwości paliw ekologicznych,

- materiały sypkie takie jak cement, w przypadku transportu luzem, przewożone będą w cysternach przystosowanych do przewozu materiałów sypkich zgodnie z obowiązującymi normami,
- materiały sypkie nie będą magazynowane na terenie budowy, a w przypadku konieczności ich magazynowania zabezpieczone zostaną przed wtórnym pyleniem.

W czasie wykonywania robót zwiększone może zostać oddziaływanie akustyczne na obszary zamieszkane. Źródłami hałasu i drgań będą przede wszystkim maszyny i urządzenia budowlane używane podczas trwania robót budowlanych (maszyny samobieżne wielofunkcyjne, ładowarki, koparki, walce wibracyjne, zagęszczarki, transport samochodowy itp.). Z uwagi, iż uciążliwości te będą miały charakter tymczasowy i ustaną po zakończeniu robót, okresowy niekorzystny wpływ na klimat akustyczny należy uznać za zjawisko tymczasowe, przemijające i typowe dla tego rodzaju robót.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo - gospodarcze, które gromadzone będą w zbiornikach stałych i okresowo po napełnieniu, opróżniane przez specjalistyczną firmę.

Budowa drogi nie spowoduje zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych. Jedyne, potencjalne zagrożenie dla wód powierzchniowych i pierwszego poziomu wód podziemnych może stanowić ich zanieczyszczenie w trakcie awaryjnych wycieków substancji ropopochodnych ze sprzętu budowlanego i chemicznych, płynnych substancji budowlanych na terenie ich użycia – w celu ich ograniczenia przewidziano odpowiednie rozwiązania chroniące środowisko, takie jak:

- cały sprzęt budowlany, maszyny i urządzenia będą w dobrym stanie technicznym,
- na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo - sprzętowej, w miejscach gdzie będzie odbywać się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, Wykonawca wykonana zabezpieczenia uniemożliwiające przedostanie się do gruntu paliw i olejów,
- materiały budowlane oraz paliwa i środki niezbędne do eksploatacji pojazdów i sprzętu, mogące zanieczyścić wody i glebę (benzyny, smary, płyny chłodnicze itp.), składowane będą w sposób zapewniający bezpieczeństwo.

Odpady powstające w związku z planowanym przedsięwzięciem, kwalifikuje się do grupy 17, tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Ponadto powstawały będą odpady z grupy 20 03 01 – niesegregowane odpady komunalne.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wszystkie odpady będą wstępnie segregowane i magazynowane na terenie budowy, następnie przekazane do wtórnego wykorzystania (surowce wtórne) lub specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem odpadów.

Usunięcie odpadów powstających podczas wykonywania prac budowlanych zgodnie z aktualnymi przepisami należało będzie do obowiązków wykonawcy robót budowlanych. Do jego obowiązków będzie należało zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w fazie budowy, w tym do selektywnego zgromadzenia powstających odpadów oraz przekazanie podmiotowi uprawnionemu odpadów które nie będą zagospodarowane na miejscu budowy.

Oddziaływania na etapie eksploatacji:

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na środowisko.

Do atmosfery w obrębie przedmiotowej drogi emitowane są głównie gazy pochodzące ze spalania paliw w silnikach samochodów korzystających z tej drogi. Podstawowymi zanieczyszczeniami, które będą powstawały wzdłuż drogi są: tlenki azotu (NOx), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO₂), powstające podczas spalania paliw w silnikach, pary ołowiu, tlenki siarki (SOx), z przewagą dwutlenku siarki (SO₂), powstające podczas spalania oleju napędowego. Przebudowa spowoduje upłynnienie ruchu a co za tym idzie zmniejszenia ilości spalin emitowanych do powietrza.

Głównym źródłem hałasu dla rozważanego terenu jest hałas komunikacyjny emitowany od pojazdów poruszających się drogą.

Biorąc pod uwagę natężenie ruchu na przedmiotowej drodze - droga lokalna (nie jest to droga tranzytowa) oraz fakt, że w wyniku przeprowadzonych robót budowlanych, podwyższone zostaną parametry jezdni, w tym jej równość, ograniczona zostanie prędkość (poprzez elementy spowalniające

ruch), uznać należy, że tym samym nastąpi zmniejszenie hałasu od pojazdów, spowodowanego złym stanem nawierzchni. Zgodnie z informacjami zawartymi w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia, cyt.: „analizowana inwestycja nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku”.

W okresie bieżącej eksploatacji drogi powstaną następujące odpady:

- kod 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów,
- kod 20 03 06 – odpady ze studzienek kanalizacyjnych,
- kod 16 81 01 – odpady wykazujące właściwości niebezpieczne powstałe w wyniku wypadków,
- kod 16 81 02 – odpady inne niż wymienione w 16 81 01 powstałe w wyniku wypadków,
- kod 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg,
- kod 20 03 99 – odpady komunalne inne.

Czyszczenie i sprzątanie ulic, dróg a także ich utrzymanie należy do obowiązków zarządcy drogi, który zadania te może zlecić specjalistycznym służbom. Instytucje te będą, w rozumieniu ustawy o odpadach – wytwarzającymi odpady i one też przejmują odpowiedzialność za wytworzone odpady, sposób ich zagospodarowania lub unieszkodliwiania.

Odpady powstałe w wyniku wypadków usuwane będą przez specjalistyczne firmy drogowe oraz ratownictwa drogowego. Odpady wykazujące właściwości niebezpieczne przekazywane będą firmą zewnętrznym prowadzącym działalność w zakresie unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych.

Wody opadowe i roztopowe spływających z powierzchni drogi, na terenach zabudowanych, odprowadzane będą głównie do kanalizacji deszczowej. Wody te nie będą przekraczać wartości: dla zawiesin ogólnych – 100 mg/l, a dla węglowodorów ropopochodnych – 15 mg/l. Natomiast wody opadowe i roztopowe spływające z powierzchni drogi na odcinkach szlakowych, oczyszczane będą w oparciu o naturalne metody oczyszczania (rowy trawiaste), co pozwala na zachowanie istniejących stosunków wodnych.

Przedsięwzięcie na etapie budowy i eksploatacji nie wpłynie znacząco negatywnie na pogłębianie zmian klimatycznych. Ponadto nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Z załączonej karty informacyjnej wynika, że zaproponowane rozwiązania, przy uwzględnieniu rodzaju i skali przedsięwzięcia sprawia, że zasięg jego oddziaływania zostanie ograniczony do objętych wnioskiem działek, nie powodując przekroczenia standardów jakości środowiska w zakresie czystości powietrza oraz norm akustycznych na terenie chronionym zabudowy przeznaczonej na pobyt stały ludzi.

W toku postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, uwzględniając kryteria określone w art. 63 ust. 1 ustawy OOS, na podstawie informacji o planowanym przedsięwzięciu oraz danych własnych organu ustalił co następuje:

- realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco na zmianę funkcji zagospodarowania przestrzennego ani na względy krajobrazowe;
- w trakcie realizacji bądź eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane ograniczone zasoby środowiska;
- z uwagi na specyfikę inwestycji nie przewiduje się, aby realizacja, czy prawidłowa eksploatacja przyczyniły się do wystąpienia znaczących awarii mogących oddziaływać na zdrowie ludzi, bądź środowisko;
- w trakcie realizacji nie przewiduje się równoczesnego prowadzenia innych inwestycji, powodujących kumulowanie się oddziaływań w zakresie emisji hałasu;
- ewentualne oddziaływanie negatywne na środowisko występować będzie na etapie budowy przedmiotowej inwestycji i związane będzie z emisją hałasu i zanieczyszczeń do powietrza z maszyn budowlanych i środków transportu wykorzystywanych w trakcie budowy; uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały, obejmujący jedynie czas prowadzenia prac;

- ze względu na odległość od granic Polski, charakter inwestycji i zawężenie jej oddziaływania tylko i wyłącznie do miejsca realizacji i czasu budowy, przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- z uwagi na zakres prac realizacyjnych polegających na przebudowie już istniejącej drogi, warunki realizacji inwestycji przedstawione w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia oraz w uzupełnieniu, krótki czas trwania prac realizacyjnych, niewielki zasięg oddziaływania planowanej inwestycji oraz brak ingerencji w siedliska przyrodnicze chronione w ramach obszarów Natura 2000 wyklucza się możliwość utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmiot ochrony w jego granicach. Mając na uwadze położenie geograficzne oraz skalę i charakter przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła również spowodować modyfikację warunków ekologicznych ostoi, tym samym: pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych, dla których ochrony został wyznaczony ww. obszar Natura 2000; wpłynąć negatywnie na siedliska, dla których ochrony obszar ten został wyznaczony; pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innym obszarami. Nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Siedliskowej;
- stosownie do treści art. 81 ust. 3 ww. ustawy OOS, mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego przewidywane oddziaływanie na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, nie ma podstaw przypuszczać aby realizacja zamierzenia:
 - znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
 - uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.143.2018.MS/AJ.11. z dnia 10.05.2019 r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, będącego przedmiotem niniejszego postępowania.

Postanowienie wpisano do publicznie dostępnego wykazu danych *Ekoportal* (www.ekoportal.pl) pod numerem 509/2019 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.143.2018.MS/AJ.12. z dnia 10.05.2019 r., działając na podstawie art. 10 § 1 Kpa zawiadomił strony o zakończeniu zbierania dowodów w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranego materiału dowodowego, ze wskazaniem iż decyzja kończąca przedmiotowe postępowanie zostanie wydana nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni od dnia doręczenia zawiadomienia.

W przewidzianym terminie nie wpłynęły dodatkowe uwagi lub wnioski.

W dniu 27.05.2019 r., Inwestor przedłożył wymagane załączniki, o których mowa w art. 74 ust. 1b ustawy OOS.

Realizacja inwestycji na podstawie przedmiotowej decyzji, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 ze zm.);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;

- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowego gospodarowania wodami określonych przepisami *ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2268 ze zm.)*, w zakresie prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami *ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.)* oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami *ustawy 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 992 ze zm.)* - obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórному nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Zgodnie z art. 84 *ustawy OOS* w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Podmiot zwolniony z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 *ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej (tekst jedn. Dz. U. 2019 r., poz. 1000)*

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Pouczenie

Zgodnie z art. 127 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, przysługuje stronie prawo odwołania od niniejszej decyzji do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 *ustawy o ochronie przyrody*. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 *ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.)*.

Regionalny Dyktor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Radosław Iwiński

Otrzymują:

1. Angelika Elas-Bińczyk, ELBI, ul. 1-go Maja 12/20, 75-800 Koszalin (Pełnomocnik)
2. Strony postępowania poprzez zawiadomienie
3. RDOŚ a/a

Do wiadomości:

1. Gmina Starogard Gdański, ul. Sikorskiego 9, 86-200 Starogard Gdański (Inwestor)
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Starogardzie Gdańskim, ul. Kanałowa 5, 83-200 Starogard Gdański
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

Załącznik Nr 1
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.143.2018.MS/AJ.15.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa istniejącej drogi gminnej nr 213017G. Długość drogi objętej przedsięwzięciem wynosi ok. 2,3 km. W ramach inwestycji przewiduje się również budowę i przebudowę wyposażenia technicznego drogi, w szczególności odwodnienia (powierzchniowo i do istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej), oświetlenie drogowe, obiekty inżynierskie oraz przebudowę i zabezpieczenie istniejącej infrastruktury kolidującej z planowanym przedsięwzięciem, w szczególności istniejące sieci uzbrojenia terenu.

Przedmiotowa droga gminna zlokalizowana jest w pasie drogowym i w części jest urządzona pod względem drogowym. Na odcinku długości ok. 700 m droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej, na długości ok. 100 m nawierzchnię z bruku kamiennego, na pozostałym odcinku nawierzchnię gruntową. Szerokość jezdni wynosi od 3,0 do 7,9 m. Na obszarze zabudowy w miejscowości Szpęgawsk od wlotu na skrzyżowanie z drogą krajową nr 22 na odcinku ok. 500 m, do jezdni bitumicznej przylega pas nawierzchni szerokości ok. 1 m z płyt betonowych.

Droga w obszarze zabudowy m. Szpęgawsk posiada oświetlenie drogowe oraz lokalnie wpusty deszczowe z odprowadzeniem do istniejących odcinków kanalizacji deszczowej. W pasie drogowym występują także inne sieci uzbrojenia terenu w szczególności w postaci kabli i linii elektroenergetycznych, telekomunikacyjnych, sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej. Przedmiotowa droga jest użytkowana jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych, rowerowych i dla pieszych. Droga ta obsługuje pod względem komunikacyjnym miejscowość przez które przebiega i łączy je z drogą krajową nr 22 w m. Szpęgawsk oraz drogą powiatową nr 2718G w Rywałdzie. Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo, w miejscowościach lokalnie występują odcinki kanalizacji deszczowej.

Celem przedsięwzięcia jest przywrócenie i poprawa parametrów techniczno - użytkowych istniejącej drogi i zwiększenie bezpieczeństwa, w szczególności poprzez wydzielenie chodnika, wydzielenie ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo - rowerowego wzdłuż drogi na całym odcinku, a także poprzez poprawę geometrii i przebudowę konstrukcji jezdni przedmiotowej drogi.

Początek przedsięwzięcia przewidziano na skrzyżowaniu przedmiotowej drogi z drogą krajową nr 22 w m. Szpęgawsk. Koniec natomiast przewiduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2718G w m. Rywałd, gm. Starogard Gdański

Zakres przedsięwzięcia obejmuje w szczególności:

- przebudowa/budowa jezdni,
- przebudowa/budowa skrzyżowań,

- przebudowa/budowa zjazdów,
- przebudowa/budowa chodników,
- budowa ścieżki rowerowej/ciągu pieszo - rowerowego,
- przebudowa/budowa zatok,
- remont /przebudowa/budowa obiektów inżynierskich,
- budowa/przebudowa poboczy,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- budowa/przebudowa/remont układu odprowadzającego wody opadowe, w tym kanalizacji deszczowej,
- budowa/przebudowa oświetlenia drogowego,
- przebudowa i zabezpieczenie odcinków istniejących sieci uzbrojenia terenu, kolidujących z planowanymi robotami,
- poszerzenie pasa drogowego,
- w ramach inwestycji wykonane zostaną również konieczne i niezbędne roboty mające na celu dowiązanie się do istniejącego zagospodarowania wzdłuż dróg, a w szczególności przełożenie lub przebudowa istniejących nawierzchni (bądź niwelacja terenu) poza pasem drogowym na dojazdach, ciągach pieszych i dojściach do posesji, w celu wysokościowego i sytuacyjnego dostosowania do projektowanych rzędnych elementów drogi, przesunięcie ogrodzeń zlokalizowanych w pasie drogowym.

Parametry przedmiotowej drogi (w tym szerokości jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, parametry zjazdów, zatok itp.) dobrane będą na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 poz. 124 ze zm.).

Jezdnię przewiduje się wykonać w typowej, powtarzającej się technologii warstw asfaltowych na całym odcinku. Biorąc jednak pod uwagę, zróżnicowaną nawierzchnię i stan istniejącej jezdni, sposób i zakres jej wykonania przewiduje się wykonać w zależności od odcinka drogi. Na odcinku z nawierzchnią asfaltową, w miejscach, w których występują zapadnięcia i istnieje prawdopodobieństwo utraty nośności przez podbudowę, a także w miejscach gdzie istniejące zagospodarowanie nie pozwala na podniesienie niwelety jezdni, przewiduje się pełną rozbiórkę istniejącej konstrukcji jezdni, wzmocnienie istniejącego podłoża gruntowego, ułożenie nowej podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz pozostałych warstw konstrukcyjnych jezdni. Podobnie będzie wyglądać wykonanie ewentualnych poszerzeń istniejącej jezdni (szczególnie na łukach poziomych). Natomiast na odcinkach, na których stan istniejącej nawierzchni asfaltowej pozwala na wykorzystanie jej, przewiduje się wykonanie sfrezowania istniejącej warstwy asfaltowej, wykonaniu remontów częściowych (w miejscach które tego wymagają, np. wyboje), ułożeniu warstwy wzmacniająco - wyrównawczej z betonu asfaltowego, ewentualnie wiążącej, i warstwy ścieralnej z mieszanki o nieciąglym uziarnieniu (np. SMA) lub betonu asfaltowego. Na odcinku drogi o nawierzchni z bruku, przewiduje się rozbiórkę tej nawierzchni i ułożenie pełnej konstrukcji jezdni, analogicznie jak wyżej. Podobnie na odcinku o nawierzchni z kruszywa, przewiduje się wykonanie korytowania, zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej z planowanych poszerzeń jezdni i ułożenie projektowanych warstw konstrukcyjnych.

Przy realizacji konstrukcji jezdni, w pierwszej kolejności nastąpi przygotowanie podłoża (w razie potrzeby), które trzeba będzie doprowadzić do kategorii nośności G1, a następnie ułożona zostanie podbudowa z kruszywa naturalnego (lub inna) i kolejne warstwy bitumiczne i na końcu warstwa ścieralna z mieszanki o nieciąglym uziarnieniu (np. SMA) lub betonu asfaltowego.

Przy realizacji inwestycji używany będzie typowy sprzęt budowlany, wykorzystywany przy robotach ziemnych i drogowych. W miejscach, gdzie konieczne będzie wykonanie odtworzenia pełnej konstrukcji jezdni, lub w miejscach wykonania remontu częściowego głębokiego, wykonana zostanie pełna konstrukcja jezdni z podbudową i warstwami bitumicznymi. Podstawowe czynności przy wykonywaniu pełnej konstrukcji jezdni to:

- przygotowanie podłoża (z ewentualnym wzmocnieniem) i koryta,
- ułożenie ewentualnej warstwy odcinającej lub odsączającej,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego lub innej,
- ewentualne ułożenie podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego,
- ułożenie warstwy wiążącej/wyrównawczej i warstwy ścieralnej z SMA lub betonu asfaltowego.

Podbudowa zostanie wykonana, na uprzednio przygotowanym podłożu gruntowym doprowadzonym do grupy nośności G1.

Na chodnikach, zatokach, części zjazdów przewiduje się wykonanie nawierzchni z drobnowymiarowych elementów /np. kostka betonowa/ lub kostka kamienna, bruk, ewentualnie płytki betonowe. Na ścieżce rowerowej/ciągu pieszo-rowerowym przewiduje się wykonanie nawierzchni asfaltowej i z kostki betonowej.

W fazie realizacji przedsięwzięcia zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwa oraz energię, będzie typowe dla zapotrzebowania dla maszyn i uwarunkowań technologicznych, związanych z wykonawstwem robót budowlano – montażowych. Woda i paliwo wykorzystane będą dla potrzeb funkcjonowania placu budowy i do wykonywania robót budowlanych i konstrukcji drogi (paliwo do pojazdów i maszyn, energia do urządzeń, woda do celów produkcji i pielęgnacji betonu).

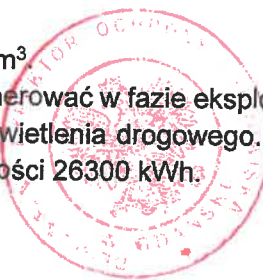
Szacuje się, że poszczególne ilości wynosić będą:

- woda: 3500 litrów,
- paliwo: 175000 litrów,
- energia elektryczna: brak użycia.

Innymi materiałami przewidywanymi do użycia w celu realizacji inwestycji, to szacunkowo:

- beton asfaltowy: 4500 ton,
- kruszywo naturalne: 23000 ton,
- kostka betonowa: 2600 m²,
- cement: 700 ton,
- destruk (materiał pochodzący z frezowania istniejącej nawierzchni asfaltowej): 850 ton,
- emulsja asfaltowa: 230 ton,
- kamień brukowy: 130 ton,
- podsypka cementowo - piaskowa: 200m³

Planowane przedsięwzięcie, nie będzie generować w fazie eksploatacji zapotrzebowania na surowce i media inne niż energia elektryczna do oświetlenia drogowego. Szacuje się roczne zużycie energii elektrycznej dla oświetlenia drogowego w ilości 26300 kWh.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Radosław Iwiński

