

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestor:

Powiat Kętrzyński

Rodzaj przedsięwzięcia i lokalizacja

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1707N od skrzyżowania z DW nr 590 km 0+000 do skrzyżowania z DW nr 592 km 8+788 na terenie gminy Barciany (1,8 km) i gminy Korsze (km 6,988). Przybliżona powierzchnia przewidziana pod inwestycję obejmuje: nawierzchnię jezdni ok. 46516 m², nawierzchnię chodników ok. 1607 m², nawierzchnię zatok autobusowych ok. 438 m², pobocza ok. 7800 m².

Przedmiotowa droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 4,5 m do 5 m. Po obu stronach drogi występują pobocza gruntowe. Na odcinkach zabudowanych występują sporadycznie ciągi piesze. Zjazdy z działek przyległych mają nawierzchnię gruntową lub twardą (kostka brukowa). Droga posiada liczne ubytki oraz zniekształcenia, zarówno w profilu podłużnym jak i poprzecznym. Deformacja nawierzchni świadczy o utracie jej nośności. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane są powierzchniowo. Na przedmiotowym obszarze występuje zieleń niska oraz drzewa.

W wyniku przebudowy droga na przedmiotowym odcinku będzie charakteryzowała się następującymi parametrami technicznymi:

- kategoria – droga powiatowa,
- parametry dla klasy – L,
- kategoria ruchu – KR 2,
- długość ok. 8,788 km,
- prędkość projektowa V_p – na terenie zabudowanym 30 km/h, poza terenem zabudowanym 40 km/h.

Planowana droga wybudowana zostanie w granicach istniejącego pasa drogowego z niezbędnymi poszerzeniami w celu poprawy parametrów technicznych. Nawierzchnia drogi wykonana zostanie z betonu asfaltowego. Po obu stronach drogi w przekroju drogowym zaprojektowano pobocze z kruszywa łamanego. Zjazdy do działek o nawierzchni gruntowej wykonane zostaną z betonu asfaltowego. Natomiast zjazdy o nawierzchni twardej, wykonane z elementów betonowych lub kamiennych znajdujące się na trasie drogi, dostosowane zostaną wysokościowo do projektowanego przebiegu oraz projektowanej wysokości nawierzchni. Na obszarach zabudowanych projektuje się budowę ciągów pieszych oraz zatok autobusowych. Spadki podłużne i poprzeczne dostosowano do istniejącego ukształtowania terenu. Ponadto, planuje się poprawę systemu odwodnienia drogi poprzez odmulenie, oczyszczenie i wyprofilowanie istniejących rowów przydrożnych.

W związku z przebudową drogi zachodzi konieczność wycinki łącznie 36 drzew z 979 zlokalizowanych w pasie drogowym, co stanowi 3,7% zadrzewienia. Drzewa przeznaczone

do usunięcia nie tworzą zwartych ciągów alejowych i nie wyróżniają się wybitnymi walorami przyrodniczo – krajobrazowymi. Wycinkę ww. drzew należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków – od 1 września do 28 lutego. W obrębie planowanych do wycinki drzew nie stwierdzono występowania chronionych gatunków grzybów. Najcenniejszy odcinek krajobrazowy znajduje się od km 5+860 do km 6+320. Drzewa rosnące w tym kilometrażu oraz w miejscowości Garbno nie kolidują z inwestycją i nie będą usuwane.

Straty w zieleni należy zrekompensować przez nowe nasadzenia drzew w minimalnej liczbie 94 drzew gatunku lipa drobnolistna o obwodach pni (mierzonych na wysokości 1 m) – 10 – 12 cm. Liczba drzew wynika z następującego założenia: 1:1 w przypadku drzew do 100 cm obwodu, 2:1 w przypadku drzew o obwodzie od 101 cm do 200 cm, 3:1 w przypadku drzew o obwodach pni od 201 cm do 300 cm oraz 4:1 w przypadku drzew powyżej 300 cm. Drzewa powinny zostać nasadzone w pasie ww. drogi powiatowej bądź w jej najbliższym sąsiedztwie. Do nasadzeń zastępczych nie należy stosować kultywarów i odmian ozdobnych oraz form mieszańcowych ww. gatunków drzew, zwłaszcza okazów szczepionych, sterylnych, modyfikowanych genetycznie, żyjących krócej niż formy typowe, o zniekształconym pokroju pnia i korony, o niskim wzroście, o wielu pniach, o zniekształconych lub wybarwionych na innym niż zielony kolor liściach, o korze oraz owocach innych niż typowe. Nasadzenia zastępcze należy opalikować oraz poddawać regularnej pielęgnacji przez okres minimum 3 lat. W przypadku obumarcia lub uszkodzenia dokonanych nasadzeń zastępczych (w terminie do 3 lat od ich nasadzenia) drzewa wymienić na zdrowe, w podobnym wieku. Podczas wykonywania zabiegów pielęgnacyjnych należy pamiętać o podlewaniu, prawidłowym wyprowadzaniu korony drzewa oraz unikaniu jej nadmiernego przycinania (podkrzesywania).

Ponadto należy zwrócić uwagę na metodę udroźniania rowów odwadniających. Powszechnie stosowane techniki związane z pogłębianiem rowów doprowadziły do uszkodzenia systemów korzeniowych tysięcy drzew na terenie województwa warmińsko – mazurskiego (drogi wojewódzkie oraz powiatowe). Przyczyną powyższego stanu rzeczy jest głównie ich zbyt silne pogłębianie lub zmiana kształtu ich profili. Parametry techniczne rowów – ich głębokość i szerokość niekiedy są nieadekwatne do funkcji jaką w rzeczywistości pełnią. W skutek tego typu rozwiązań przewidziane ewentualne do pozostawienia drzewa (ich systemy korzeniowe bądź odziomki) mogą zostać poważnie uszkodzone i stwarzać realne zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Inwestor po powtórным przeanalizowaniu założeń projektu postanowił zmienić konstrukcję przebudowywanej drogi i zminimalizować roboty ziemne do minimum, co w praktyce oznacza brak wykonywania korytowania, które mogłoby uszkodzić systemy korzeniowe drzew.

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

Po przeanalizowaniu załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania oraz skali możliwego oddziaływania przedsięwzięcia stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Zaplecze dla pracowników i park maszynowy zlokalizowany będzie na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi oraz z dala od zbiorników i cieków wodnych. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Ze względu na charakter inwestycji materiały budowlane, beton cementowy i asfaltowy, dostarczane będą na bieżąco i bezpośrednio wybudowane, bez składowania ich na placu budowy. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót posiadać będzie odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie na stacjach paliw. Wszystkie odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji należy segregować i magazynować na terenie budowy, następnie należy je przekazać specjalistycznym firmom do odzysku lub unieszkodliwiania. Powstające w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne wykorzystane zostaną do zasypania wykopów, kształtowania niwelacji i utwardzania terenu. Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana zostanie do rekultywacji terenu, tj. humusowania skarp nasypów, wykopów rowów oraz wyrównania terenu.

Faza realizacji planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym wzrostem emisji spalin, poziomu hałasu oraz zapylenia spowodowanego pracą sprzętu budowlanego oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji. W celu ich zminimalizowania wszystkie roboty budowlane będą wykonywane przy pomocy sprawnych technicznie maszyn i urządzeń. Na wielkość uciążliwości akustycznej wpływ będzie mieć czas realizacji procesu inwestycyjnego i liczba pracujących maszyn i urządzeń. W związku z powyższym, prace budowlane wykonywane będą tylko w godzinach dziennych, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować jednocześnie. Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających oraz hałasu będzie miała charakter krótkoterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Etap eksploatacji drogi poprawi komunikację oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Aktualnie ruch odbywa się po drodze o zniszczonej nawierzchni. Przebudowa i wykonanie nowej, utwardzonej nawierzchni wpłynie na zmniejszenie zapylenia, ograniczy hałas i drgania oraz emisję spalin, a także poprawi bezpieczeństwo komunikacyjne. Zrealizowanie inwestycji przyniesie korzyści zarówno dla środowiska jak i dla mieszkańców zabudowań przyległych do modernizowanej drogi. Odwodnienie drogi na odcinkach objętych przebudową zaprojektowano powierzchniowo do przydrożnych rowów drogowych.

Usprawnienie płynności ruchu wpłynie na zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz skrócenie czasu przejazdu na przebudowanym odcinku drogi, a tym samym może przyczynić się do poprawy warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru. Nie przewiduje się aby zanieczyszczenia

powstające w czasie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mogły w istotny sposób wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczeń powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Pregoty, dla którego opracowano *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Pregoty*, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. 2016 r. poz. 1959), w zlewni Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) PLGW700020, której stan ilościowy i chemiczny oceniony został jako dobry, a z oceny stanu wynika, że jest ona niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód.

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach przyrodniczo cennych, objętych ochroną w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 z późn. zm.), w tym obszarach Natura 2000. Najbliżej położony obszar chroniony to Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Guber, położony w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej drogi. Najbliżej położonym Obszarem Natura 2000 jest obszar specjalnej ochrony ptaków Ostoja Warmińska PLB280015, znajdujący się w odległości ok. 2,4 km od terenu przeznaczonego pod inwestycję. Z uwagi na rodzaj, skalę i zasięg oddziaływania przedmiotowej inwestycji oraz biorąc pod uwagę jej odległość od ww. obszarów nie przewiduje się negatywnego wpływu na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz ich integralność.

Przedmiotowa inwestycja drogowa zlokalizowana jest na terenach przekształconych przez człowieka. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wybrzeży i górskich obszarach wodno – błotnych. Inwestycja nie leży w zasięgu obszarów przylegających do jezior, w strefach ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łęgowych. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze ochrony uzdrowiskowej, na obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Planowany do przebudowy odcinek drogi nie jest zlokalizowany w obrębie korytarza ekologicznego.

Ze względu na rodzaj i zakres inwestycji oraz ściśle lokalny charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko. Ponadto w przypadku przedmiotowej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny i nie spowodują istotnych zmian w środowisku, jak również nie powinny wpłynąć negatywnie na istniejące walory krajobrazowe, a ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej będzie zerowe.

BURMISTRZ
Ryszard Ostrowski