

RIF.6220.3.2019

GDDKiA Oddział Gdańsk W P L Y N Ę Ł O									
DO	ZZ	ZF	L.dz.	Przyjęł					
A			15460	Ogólne					
C				Stare Pole, 09.12.2019 r.					
D1	D2	D3							
A			13.12.2019	Faktycznie					
C				ef. UAP					
				Podpisz					
			B	I4	RP	F	F2	F3	
A									
C									

Decyzja nr 2/2019

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2096, z 2019 r. poz. 60, 730, 1133) zwanej dalej *kpa*, na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4 i ust. 4, art. 84 i art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2081, z 2019 r. poz. 630, 1501, 1589) zwaną dalej *ustawą uonioś* oraz na podstawie § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71 ze zm.),

po:

rozpatrzeniu wniosku z 08.07.2019 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział GDDKiA w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **"Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo - granica województwa"** planowanego do realizacji w gminie Stare Pole, powiat malborski, woj. pomorskie oraz w gminie Gronowo Elbląskie, gmina Gronowo Elbląskie, woj. warmińsko - mazurskie

oraz

uzyskaniu opinii:

1. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 09.09.2019 r., znak: GD.RZŚ.435.1085.2019.AW,
2. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 27.09.2019 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.317.2019.WR.2,
3. Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Malborku z dnia 08.10.2019 r., znak: SE.NS.80.4461.39.2019.EK

Wójt Gminy Stare Pole

- I. Stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. **"Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo - granica województwa"**,
- II. Na podstawie art. 84 ust. 1 a *ustawy uonioś*:
 1. określa istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w tym w szczególności:
 - a) zaplecze i bazę sprzętową zlokalizować w oddaleniu od Kanału Stary Nogat i Kanału "A" Stare Pole oraz urządzeń wodnych (rowy), na uszczelnionym podłożu; wyposażyć w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów i zapewnić ich sukcesywny wywóz;
 - b) wyposażyć teren przedsięwzięcia - plac budowy w sorbenty do neutralizacji substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów);

- c) w celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot;
- d) zabiegi związane z naprawami, tankowaniem, wymianą oleju środków transportu, maszyn należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo - wodnego i wód powierzchniowych;
- e) paliwa i substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy przechowywać w szczelnych pojemnikach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska;
- f) zapewnić właściwe gospodarowanie wytwarzanymi odpadami, minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie;
- g) zabezpieczyć wykopy i wody powierzchniowe przed możliwym przedostaniem się do nich zanieczyszczeń wypłukiwanych z materiałów stosowanych do budowy;
- h) w obrębie przepustu należy zabezpieczyć wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy oraz przedostaniem się do wód odpadów pochodzących z prac rozbiórkowych czy montażowych;
- i) zaplecze i bazę sprzętową zorganizować poza rzutem koron drzew;
- j) w celu zabezpieczenia przed pyleniem, należy utrzymywać w dobrym stanie i czystości drogi technologiczne; w sytuacjach wzmożonego pylenia (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym) należy stosować zraszanie (deszczowanie) dróg dojazdowych i technologicznych.
- k) zapewnić stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami mający na celu zapewnienie dotrzymania wymogów ochrony środowiska wynikających z obowiązujących przepisów prawa i niniejszej decyzji;
- l) zapewnić odpowiednią organizację i prowadzenie prac budowlanych poprzez stosowanie sprawnych technicznie maszyn i środków transportu, dostępność sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków z maszyn budowlanych i taboru samochodowego;
- m) stosować do podbudowy w miarę możliwości gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
- n) masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu;
- o) roboty nawierzchniowe prowadzić (jeżeli jest to możliwe) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych;
- p) wycinkę drzew kolidujących z realizacją inwestycji i wyznaczonych do usunięcia (wg wykazu działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów stanowiącego zał. nr 4 do wniosku) przeprowadzić:
 - poza okresem lęgowym ptaków przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia; prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika - ornitologa braku zajęcia objętych planowaną wycinką drzew gatunków chronionych oraz poinformowania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o planowanych działaniach w powyższym zakresie; kontrola powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac; w przypadku wykrycia lęgów

- chronionych wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wprowadzenia młodych z gniazd;
- pod ścisłym nadzorem entomologicznym ze względu na stwierdzoną obecność pachnicy dębowej, po uprzednim uzyskaniu decyzji derogacyjnej na odstępstwo od zakazów i nakazów w zakresie ochrony gatunkowej tego chrząszcza;
 - po uzyskaniu decyzji derogacyjnej RDOŚ w Gdańsku na niszczenie gatunków chronionych porostów;
- q) infrastrukturę towarzyszącą – chodniki, odwodnienie itp. zmodyfikować tak, aby maksymalnie ograniczyć konieczność wycinki drzew stanowiących obecnie lub w przyszłości siedlisko pachnicy dębowej;
- r) drzewa nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac zabezpieczyć przed:
- uszkodzeniem mechanicznym pni i koron np. poprzez odeskowanie pni drzew rosnących punktowo do wysokości pracy maszyn (minimum 1,5 metra) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wygradzenie skupisk drzew i ich oznakowanie;
 - zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postoju lub składowania oraz niepodnoszenie poziomu gruntu w obrębie pni drzew;
 - przesuszeniem odkrytych brył korzeniowych np. poprzez ograniczenie czasu odkrycia korzeni oraz stosowanie mat słomianych lub zwilżanie brył w okresie suszy lub wysokich temperatur podczas prowadzonych robót;
 - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
- s) z uwagi na wycinkę należy zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych drzew, których skład należy oprzeć o gatunki rodzime drzew oraz uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania w/w nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków;
- t) prowadzić kontrolę wykopów pod kątem obecności zwierząt, a w przypadku stwierdzenia uwieczonych osobników, niezwłocznie je odłowić i przenieść do miejsc bezpiecznego bytowania poza zasięgiem prowadzonych robót; na czas przemieszczania, zwierzę umieścić w pojemniku uwzględniającym biologię gatunku, w sposób wykluczający możliwość przypadkowego zranienia lub zabicia; w/w czynności powinni prowadzić pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym;
- u) w celu ochrony zwierząt przed ewentualnym wtargnięciem do wykopu (niezasypanego i pozostawionego do dnia następnego lub dłużej), wskazane jest ogrodzenie wykopu, ogrodzeniem tymczasowym z siatki o odpowiedniej wielkości oczek (właściwej również dla drobnej zwierzyny jak np. płazy) wysokości ok. 1,2 m wkopanej na głębokość 0,3 m w głąb gruntu; przed wtargnięciem zwierząt, należy również zabezpieczyć miejsca postojowe samochodów i maszyn budowlanych oraz zaplecza budowlane;
- v) należy zapobiegać powstawaniu tymczasowych oczek wodnych, które mogłyby stanowić potencjalne siedlisko dla płazów i innych organizmów i w ten sposób działałyby jako pułapki na placu budowy, stanowiąc dla tych zwierząt zagrożenie podczas robót;
- w) światła studzienek i innych urządzeń mogących być przyczyną uwiecznienia zwierząt, np. gadów i płazów, zabezpieczyć w trakcie realizacji przedsięwzięcia poprzez stosowanie wygradzeń lub szczelnych pokryw, uniemożliwiających przedostawanie się zwierząt do wnętrza urządzeń;



- x) na etapie użytkowania inwestycji, ww. urządzenia zabezpieczyć przed tworzeniem pułapki ekologicznej, poprzez montaż pochylni umożliwiających samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz; pochylnie wykonane powinny być z blachy perforowanej stalowej lub aluminiowej o grubości min. 1 mm, szerokości min. 10 cm, z bocznymi krawędziami odgiętymi do góry na wysokość min. 13 mm 3 oraz umieszczone pod kątem 70° i w taki sposób, aby obejmowały pełną wysokość studzienki;
 - y) dopuszcza się stosowanie innych rozwiązań technicznych w powyższym zakresie, pod warunkiem ich skuteczności, tj. zabezpieczenia przed przedostawaniem się drobnych zwierząt lub umożliwiające samodzielne opuszczenie studzienki przez zwierzę;
 - z) w celu uniemożliwienia jaskółkom brzegówkom zakładania gniazd w składowanych masach ziemnych lub też wykonywanych nasypach/wykopach należy utrzymywać właściwy kształt skarp; powinny mieć łagodne nachylenie, nie mogą tworzyć stromych, pionowych ścian;
 - aa) przed rozpoczęciem prac budowlanych wzdłuż wskazanych odcinków drogi krajowej należy wykonać tymczasowe ogrodzenie ochronne po obu stronach drogi: od km 0+100 do km 0+229, od km 3+530 do km ok. 3+660 oraz w rejonie zbiornika wodnego w km 7+770 oraz 8+000; prace budowlane na tych odcinkach należy prowadzić pod nadzorem herpetologicznym;
 - bb) zagospodarować i zrekultywować powierzchnie zdegradowane w czasie prac budowlanych, wyposażać z zachowaniem układu glebowego;
2. określa wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy uonios*, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 10 *ustawy uonios*, zgodnie z którymi:
- a) konstrukcję nawierzchni drogowej należy wykonać przy zastosowaniu warstwy ścieralnej zapewniającej redukcję poziomu hałasu nie mniejszą niż 3 dB względem tradycyjnej nawierzchni (np. cichej nawierzchni typu SMA08) co najmniej na odcinkach:
 - 0+752 ÷ 1+174,
 - 1+644 ÷ 1+788,
 - 3+138 ÷ 3+776,
 - 6+816 ÷ 8+713;
 - b) wykonać 2 ekrany akustyczne typu mieszane dla receptorów 1, 2, 3, 6 na odcinkach:
 - 0+803 ÷ 0+937,
 - 1+685 ÷ 1+749;
 - c) do wykonania oświetlenia drogowego wykorzystać lampy LED nie emitujące promieniowania UV lub też lampy sodowe o widmie „ciepłym” i obniżonej emisji UV w celu maksymalnego ograniczenia przyciągania owadów przez oświetlenie, a co za tym idzie minimalizacji ryzyka kolizji nietoperzy z pojazdami;
 - d) dostosować przebudowywany (wymieniany) przepust na cieku Stary Nogat w km ok. 3+600 na obiekt wyposażony w obustronne półki dla płazów (podwieszane lub ziemne) o szerokości 0,5 m każda; w celu naprowadzenia płazów na przepust wykonać ogrodzenia ochronno-naprowadzające o wysokości minimum 0,4 m na odcinku od ok. km 3+530 do km ok. 3+660 po obu stronach drogi; ogrodzenia wykonać w postaci elementów, betonowych polimerowych lub laminatów; Na zakończeniach ogrodzeń przewidzieć dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zawrotki;
 - e) wykonanie ogrodzenia ochronno-naprowadzającego dla płazów z trzech stron zbiornika ozdobnego i przeciwpożarowego w km 8+000 po stronie lewej

w miejscowości Stare Pole (od strony drogi na całej długości oraz po stronie prawej i lewej na długości 2 metrów);

3. nakłada obowiązki unikania, zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym w szczególności:
 - a) w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie strefy ochrony akustycznej, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (6⁰⁰ - 22⁰⁰), z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (np. betonowanie);
 - b) przewożone materiały sypkie zabezpieczyć plandeką przed pyleniem;
4. nakłada obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez dokonanie pomiarów kontrolnych hałasu dla receptorów 5, 9, 20, 31, 41, 54, w celu weryfikacji przyjętych na potrzeby karty informacyjnej przedsięwzięcia założeń do modelu akustycznego oraz określenia rzeczywistego oddziaływania hałasu; pomiary kontrolne mają na celu:
 - zweryfikowanie dokładności prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w KIP,
 - określenie rzeczywistej wartości równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku,
 - pozwolić wyznaczyć rzeczywistą skuteczność podjętych działań ochronnych,
 - potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania;

kontrolne pomiary hałasu w środowisku należy wykonać w okresie jednego roku po oddaniu inwestycji do użytkowania;

wyniki pomiarów kontrolnych należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Wójtowi Gminy Stare Pole w terminie 18 miesięcy po oddaniu inwestycji do użytkowania;

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 3 lipca 2019 r. (data wpływu do organu 08.07.2019 r.), znak: O.GD.I-2.418.DS.95.2019.mb, Zastępca Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk - Pan Waldemar Chejmanowski zwrócił się do Wójta Gminy Stare Pole o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **"Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo - granica województwa"** planowanego do realizacji w gminie Stare Pole, powiat malborski, woj. pomorskie oraz w gminie Gronowo Elbląskie, gmina Gronowo Elbląskie, woj. warmińsko - mazurskie.

W dniu 14.08.2019 r., na wezwanie Wójta Gminy Stare Pole, wniosek został uzupełniony przez Inwestora o braki formalne.

Z treści Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wynika, że największa część terenu, na którym realizowana będzie inwestycja znajduje się na obszarze gminy Stare Pole. W związku z tym, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt. 4 w związku z art. 75 ust. 4 *ustawy nowoś* organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Stare Pole.

Ponieważ nieznaczna część inwestycji planowana jest do realizacji na terenie gminy Gronowo Elbląskie wydanie przedmiotowej decyzji nastąpiło w porozumieniu z Wójtem Gminy Gronowo Elbląskie.

Przedmiotowa inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71 ze zm.) tj. *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.*

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowej inwestycji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 *ustawy uonios* nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeśli został on uchwalony.

W niniejszym postępowaniu administracyjnym bierze udział powyżej 20 stron (właściciele działek objętych inwestycją oraz działek bezpośrednio graniczących z miejscem planowanego przedsięwzięcia).

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został zamieszczony w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie (www.ekoportal.gov.pl).

Obwieszczeniem z dnia 21.08.2019 r., znak: RIF.6220.3.3.2019 Wójt Gminy Stare Pole, na podstawie art. 10 § 1, art. 49 oraz art. 61 § 4 *kpa* zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **"Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo - granica województwa"**. Niniejsze obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Starym Polu, tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Gronowie Elbląskim, w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Stare Pole (starepole.bip.pl) oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Gronowo Elbląskie (bipgronowo.warmia.mazury.pl).

Pismem z dnia 21.08.2019 r., znak: RIF.6220.3.5.2016 Wójt Gminy Stare Pole wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby - co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 21.08.2019 r., znak: RIF.6220.3.6.2016 Wójt Gminy Stare Pole wystąpił do PGW WP Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby - co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 21.08.2019 r., znak: RIF.6220.3.7.2016 Wójt Gminy Stare Pole wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Malborku o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby - co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Opinią z dnia 09.09.2019 r. (data wpływu do organu 10.09.2019 r.), znak: GD.RZŚ.435.1085.2019.AW PGW WP Dyrektor RZGW w Gdańsku nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań określonych w pkt. II.1.a-h sentencji niniejszej decyzji.

Postanowieniem z dnia 27.09.2019 r. (data wpływu do organu 03.10.2019 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wyraził opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Opinią z dnia 08.10.2019 r. (data wpływu do organu 11.10.2019 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Malborku nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Postanowieniem z dnia 08.11.2019 r., znak: ZRGo.622.3.2019.MO Wójt Gminy Gronowo Elbląskie pozytywnie zaopiniował treść niniejszej decyzji.

Przy stwierdzaniu braku potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko organ uwzględnił uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 *ustawy uonioś*:

I. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo - granica województwa pomorskiego, od ok. 361+767 do km 372+234, z którego został wyłączony odcinek ok. 363+726 do ok. 364+200 (ok. 474 m.). Zatem łącznie rozbudowa będzie dotyczyła odcinka o długości ok. 9,993 km.

Zakres inwestycji będzie dotyczył:

- a) korekty geometrii trasy głównej (korekty łuków poziomych i pionowych),
- b) rozbudowy i przebudowy skrzyżowań drogowych,
- c) rozbudowy i przebudowy obiektów inżynierskich,
- d) budowy i przebudowy dróg serwisowych, zatok autobusowych, chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych,
- e) budowy i przebudowy zjazdów indywidualnych oraz publicznych,
- f) wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym.

Poniżej przedstawiono podstawowe parametry techniczne i użytkowe DK22:

Tabela 1. Parametry projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22

PARAMETR TECHNICZNY	WIELKOŚĆ
Klasa techniczna drogi	GP
Kategoria ruchu	w opracowaniu
Prędkość projektowa zabudowany/niezabudowany	Vp=60/80 km/h
Prędkość miarodajna zabudowany/niezabudowany	Vm=70/100 km/h
Przekrój poprzeczny jednojezdniowy	2x1, 2+1
Szerokość pasa ruchu	3,5 m
Szerokość pasa separującego	1,5 m
Szerokość opasek	2x0,5 m dla 2+1 2+1,0 m dla 2x1
Szerokość pobocza nieutwardzonego	Min. 1,5 m
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	2,55 m
Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	115 kN/oś

Rozbudowa ma na celu dostosowanie parametrów technicznych istniejącej drogi do parametrów drogi klasy GP, w maksymalnym stopniu wykorzystując istniejący korpus drogowy oraz poprawę warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, między

innymi poprzez odseparowanie niechronionych użytkowników drogi od ruchu samochodowego (budowa ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 2,55 m). Droga na projektowanym odcinku charakteryzuje się niewielką krętością i stosunkowo małymi pochyleńmi podłużnymi.

Projekt zakłada utrzymanie przystanków autobusowych w dotychczasowej lub zbliżonej lokalizacji. Na przystankach zostaną wykonane zatoki autobusowe i perony dla podróżnych. Zatoki autobusowe, pachwiny (przestrzenie wybrukowane pomiędzy podwójnymi łukami zjazdów i skrzyżowań) będą posiadały nawierzchnię z kostki kamiennej.

Poza obszarem zabudowanym w strefie skrzyżowań i w strefie zatok autobusowych projektuje się przejścia dla pieszych. W miejscowościach oraz na dojazdach do projektowanych przystanków autobusowych zaprojektowano odcinki chodników. Chodniki będą posiadały nawierzchnię z kostki betonowej.

Zjazdy na pola i dogi leśne będą posiadały nawierzchnię bitumiczną, natomiast zjazdy przez chodniki - nawierzchnię z kostki betonowej.

Wszystkie przejścia dla pieszych i dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej na terenie zabudowanym oraz skrzyżowania skomunikowane z wyspami w krawężnikach będą oświetlone.

W obszarach zabudowanych przewiduje się budowę pasa manewrowego w osi DK22, który umożliwi obsługę i bezpieczną komunikację z przyległymi terenami.

Odwodnienie drogi DK22 poza terenem zabudowanym odbywa się poprzez system obustronnych rowów trawiastych. Na terenach zabudowanych zastosowano sieć kanalizacji deszczowej. Każdy wpust deszczowy wyposażony jest w osadnik zawieszony mineralnej. W miejscach, w których nie ma możliwości wykorzystania istniejących odbiorników do odprowadzania wód zastosowano zbiorniki retencyjno - odparowujące pozwalające na zmagazynowanie nadmiaru wody przed oddaniem do odbiornika.

Zaprojektowana została regulacja i konserwacja koryt istniejących odbiorników.

Podczyszczanie wód opadowych odprowadzanych z projektowanego układu drogowego będzie realizowane w kilku etapach. Jeden z etapów to podczyszczanie za pomocą rowów drogowych i zbiorników retencyjno-odparowujących. W przypadku sieci kanalizacji deszczowej, pierwszym etapem podczyszczania wód będą piaskowniki oraz osadniki studzienek wpustowych i studzienek rewizyjnych redukujące stężenie zawiesziny mineralnej. W przypadku zrzutu wód opadowych do wód płynących zostaną zastosowane urządzenia zintegrowane (osadnik z separatorem).

II. Usytuowanie przedsięwzięcia:

175, 8/3, 5 arkusz 1, 177, 7, 9/3, 20 arkusz 1, 178, 19 arkusz 1, 22 arkusz 1, 26, 39 arkusz 1, 40 arkusz 1, 155, 111 arkusz 1, 108 arkusz 1, 109 arkusz 1, 110 arkusz 1, 113 arkusz 1, 114 arkusz 1, 154, 152/2, 123/1, 96 arkusz 2, 123, 124/11, 99 arkusz 2, 71/1, 71 arkusz 2, 122 arkusz 1, 100 arkusz 2, 95, 115/3, 66/9, 64 arkusz 2, 58 arkusz 2, 57 arkusz 2, 111 arkusz 2, 1 arkusz 1, 8/1, 8/2, 9/6, 9/5, 9/4, 10 arkusz 1, 158, 11 arkusz 1, 12, 13 arkusz 1, 14 arkusz 1, 15 arkusz 1, 27, 28 arkusz 1, 29, 159, 30 arkusz 1, 33 arkusz 1, 34 arkusz 1, 35 arkusz 1, 37/2 arkusz 1, 151, 118/1 arkusz 1, 118/2 arkusz 1, 170, 77/1, 76/2, 72/13, 72/12, 114 arkusz 2, 68/4, 68/3, 69 arkusz 2, 66/8, 63 arkusz 2, 61 arkusz 2, 110 arkusz 2, 60 arkusz 2, 59, 56 arkusz 2, 181, 157, 21/1 arkusz 1, 21/3, 21/4, 113 arkusz 2, 70 arkusz 2, 65 arkusz 2, 112 arkusz 1, 112 arkusz 2, 150, 98,
obwód Królewo, gm. Stare Pole, pow. malborski, woj. pomorskie,

445/14, 4, 5/1, 5/2, 450, 447, 446/2, 22, 21, 29, 162, 446/1, 445/38, 445/41, 445/39, 445/6, 445/10, 182/1, 182/6, 183, 182/7, 184, 445/28, 440, 853/3, 188, 189, 245, 246, 442, 645, 644, 642/1, 635, 338, 339, 337, 344, 633, 629, 628, 346/1, 620, 617, 355, 356/1, 615, 614/1, 614/2, 613/19, 613/9, 613/3, 594, 565/1, 565/2, 566, 356/2, 568, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365,

366, 570/1, 570/2, 367/3, 367/1, 573, 368/2, 369, 428, 432, 418, 417, 416, 407, 371, 413, 593, 119/1, 100/7, 122, 124, 100/8, 100/2, 100/4, 100/5, 128, 133, 3, 6, 7, 12, 13, 27, 26, 25, 24, 23, 166/4, 346/2, 414/1, 414/2, 414/3, 591, 125, 126, 127, 132, 439, 248, 250, 28, 165/9, 165/11, 365/2, 415, 449, 448, 851, 580, 30, 437, 438, 118,
obręb Stare Pole, gm. Stare Pole, pow. malborski, woj. pomorskie,

14/52, 14/53

obręb Fiszewo, gm. Gronowo Elbląskie, pow. elbląski, woj. warmińsko - mazurskie.

W otoczeniu planowanej drogi znajdują się : grunty orne II, IIIa, IIIb, IVa klasy bonitacyjnej, pastwiska trwałe III i IV klasy, drogi (dr), tereny mieszkaniowe (B), tereny przemysłowe (Ba), inne tereny zabudowane (Bi), łąki (ŁIII, ŁIV), grunty rolne zabudowane (Br-RIVa), grunty pod wodami powierzchniowymi płynącymi (Wp), grunty pod wodami (W) oraz tereny różne (Tr).

Planowana inwestycja znajduje się poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położony obszar Natura 2000 to:

a) ok. 7,16 km na południowy zachód: Dolina Wisły PLH220033,

b) ok. 10,43 km na południowy zachód: Sztumskie Pole PLH220087.

Planowana inwestycja znajduje się także poza granicami pozostałych obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1396 ze zm.) zwanej dalej ustawą *uop* oraz ich otulin. Inny obszar chroniony objęty ochroną na podstawie przepisów *uop* to:

a) ok. 0,02 km na północ: Obszar Chronionego Krajobrazu rzeki Nogat (woj. pomorskie),

b) ok. 3,94 km na północ: użytek ekologiczny "Półmieście",

c) ok. 4,77 km na północny zachód: Obszar Chronionego Krajobrazu rzeki Nogat (woj. warmińsko - mazurskie),

d) ok. 9,68 km na południowy zachód: rezerwat Porów Węgry.

Północna część planowanego do rozbudowy odcinka drogi położona jest w granicach korytarza ekologicznego Nogat KPn-10B.

W rejonie projektowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny, które podlegają ochronie akustycznej. Bezpośrednio wzdłuż terenu przedsięwzięcia znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej i mieszkaniowo - usługowej. W przypadku terenu w pobliżu przedmiotowej inwestycji jest to ponadto zabudowa zagrodowa.

Jak wynika z przeprowadzonej analizy akustycznej, wykonanej na potrzeby Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, na elewacjach budynków w terenach chronionych akustycznie, zarówno w 2020 jak i w 2030 wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu zarówno dla pory nocnej, jak i dla pory dziennej. W zakresie przekroczeń dopuszczalnych poziomów dźwięku znajdują się obszary chronione akustycznie nawet do kilkunastu metrów od jezdni. W szczególności budynki zagrożone ponadnormatywnym hałasem znajdują się w obszarze przylegającym do drogi krajowej nr 22.

W roku oddania inwestycji do użytku (2020) przeprowadzona analiza wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na elewacjach budynków w porze dziennej w granicach od 0,4 dB do 8,8 dB, w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 10,2 dB. Przekroczenia dotyczą 61 spośród 66 badanych obiektów.

Natomiast po 10 latach użytkowania rozbudowanego odcinka drogi krajowej nr 22 przeprowadzona symulacja propagacji hałasu wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na elewacjach budynków w porze dziennej w granicach od 0,4 dB do 9,7 dB, w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 11,1 dB na 63 budynkach spośród 66 ujętych w strefie ochrony akustycznej.

W celu ochrony akustycznej w pkt. II.2.a, b niniejszej decyzji (zgodnie z propozycją autorów KIP) określono konieczność zastosowania cichej nawierzchni typu SMA08 na odcinkach:

0+752 - 1+174; 1+644 - 1+788; 3+138 - 3+776; 6+816 - 8+713, a także montaż 2 ekranów akustycznych dla receptorów nr 1, 2, 3, 6, w których stwierdzono najwyższe przekroczenia. Pomimo zastosowania cichej nawierzchni i ekranów akustycznych nadal dochodzi do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W roku oddania inwestycji do użytku (2020) przeprowadzona analiza wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na elewacjach budynków w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 5,8 dB, w porze nocnej w granicach od 0,3 dB do 6,3 dB. Przekroczenia dotyczyły 44 spośród 66 badanych obiektów. Natomiast po 10 latach użytkowania rozbudowanego odcinka drogi krajowej nr 22 przy zastosowaniu cichej nawierzchni i 2 ekranów akustycznych przeprowadzona symulacja propagacji hałasu wykazała przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na elewacjach budynków w porze dziennej w granicach od 0,1 dB do 6,7 db, w porze nocnej w granicach od 0,1 dB do 7,1 db na 49 budynków spośród 66 ujętych w strefie ochrony akustycznej. wg przeprowadzonej analizy akustycznej zastosowane metody obniżenia propagacji hałasu są skuteczne tylko dla części budynków, dla wielu budynków gdzie odnotowano przekroczenia nie było możliwe zastosowanie ekranu akustycznego, a samo zastosowanie cichej nawierzchni nie było w stanie zredukować hałasu do dopuszczalnych wartości określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.*

Analizując wyniki prognoz rozprzestrzenienia się hałasu wykonanych w ramach KIP można stwierdzić, iż klimat akustyczny na terenach sąsiadujących z drogą krajową nr 22 po przebudowie będzie niekorzystny. Budynki mieszkalne zlokalizowane w najbliższym sąsiedztwie drogi znajdują się w zasięgu oddziaływania hałasu o poziomach wyższych od dopuszczalnych, jednak będą one swoim zasięgiem obejmować obszar tożsamy lub węższy od istniejącego obecnie. Inwestycja doprowadzi więc do zmniejszenia zasięgu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w zasięgu terenu objętego inwestycją.

Zaproponowane w KIP zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych są kompromisem mającym na celu zapewnienie maksymalnie korzystnego klimatu akustycznego (wraz z proponowanym odcinkiem nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości SMA08) przy jednoczesnej ochronie układu przestrzennego i ekspozycji obiektów zabytkowych. Dodatkowo kluczowym elementem stanowiącym główny cel planowanej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, na który wpływ mają również ekrany akustyczne. Z tego też względu biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu nie było możliwe dotrzymanie poziomów dopuszczalnych hałasu przy szeregu budynków podlegających ochronie. W stosunku do stanu istniejącego nastąpi znaczące zmniejszenie oddziaływania hałasu.

Należy zaznaczyć, że dla terenów zlokalizowanych wzdłuż planowanej inwestycji polegającej na rozbudowie istniejącej drogi w celu nadania jej lepszych parametrów, jej realizacja, wpłynie pozytywnie na stan klimatu akustycznego. Związane to jest z wymianą zniszczonej nawierzchni na nową co wpłynie na ograniczenie hałasu generowanego na styku kół i jezdni.

Na obecnym poziomie techniki motoryzacyjnej nie jest możliwe całkowite wyeliminowanie uciążliwości środowiskowych pochodzących od ruchu pojazdów po drogach.

Na podstawie art. 84 ust. 1a *ustawy uonios* nałożono na Inwestora obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez dokonanie pomiarów kontrolnych hałasu dla receptorów 5, 9, 20, 31, 41, 54, w celu weryfikacji przyjętych na potrzeby karty informacyjnej przedsięwzięcia założeń do modelu akustycznego oraz określenia rzeczywistego oddziaływania hałasu.

W przypadku, gdy pomiary kontrolne wykażą przekroczenia poziomu hałasu w środowisku, to w zależności od stanu faktycznego i dalszych możliwości redukcji hałasu, mogą być podjęte decyzje zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Po utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania, w przypadku stwierdzenia naruszeń dopuszczalnych poziomów dźwięku wewnątrz pomieszczeń, możliwe będzie indywidualne

zabezpieczenie budynków mieszkalnych poprzez zwiększenie izolacyjności akustycznej zewnętrznych przegród budowlanych (np. poprzez wymianę stolarki okiennej).

III. Rodzaj i skalę możliwego oddziaływania na elementy środowiska zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia jak i jego funkcjonowania:

tutejszy organ przy podejmowaniu decyzji w przedmiotowej sprawie wziął pod uwagę poniższe:

- rodzaj, skalę i charakter inwestycji - rozbudowę drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo - granica województwa pomorskiego od km ok. 361+767 do km ok. 372+234, z którego został wyłączony odcinek ok. 363+726 do ok. 364+200 (ok. 474 m) - łącznie ok. 9,993 km;
- usytuowanie przedsięwzięcia - w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, zabudowy mieszkaniowo - usługowej;
- rodzaj i skalę możliwego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Wobec powyższego postanowiono jak na wstępie.

POUCZENIE

Od decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku za pośrednictwem Wójta Gminy Stare Pole w terminie 14 dni od daty doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania poprzez złożenie oświadczenia do Wójta Gminy Stare Pole. Z dniem doręczenia do tut. organu oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Najważniejszym skutkiem zrzeczenia się odwołania jest prawomocność decyzji, tj. brak możliwości zaskarżenia takiej decyzji do WSA.



Oplata skarbową:

1. Zwolniony z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 1000 ze zm.).

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

- ① GDDKiA, Oddział Gdańsk, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk
2. pozostałe strony poprzez obwieszczenie
3. a/a

Do wiadomości:

1. Wójt Gminy Gronowo Elbląskie, ul. Łączności 3, 82-335 Gronowo Elbląskie
2. RDOŚ w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk
3. PGW WP, RZGW w Gdańsku, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk
4. PPIS w Malborku, ul. Słowackiego 64, 82-200 Malbork

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo - granica województwa pomorskiego, od ok. 361+767 do km 372+234, z którego został wyłączony odcinek ok. 363+726 do ok. 364+200 (ok. 474 m.). Zatem łącznie rozbudowa będzie dotyczyła odcinka o długości ok. 9,993 km.

Zakres inwestycji będzie dotyczył:

- a) korekty geometrii trasy głównej (korekty łuków poziomych i pionowych),
- b) rozbudowy i przebudowy skrzyżowań drogowych,
- c) rozbudowy i przebudowy obiektów inżynierskich,
- d) budowy i przebudowy dróg serwisowych, zatok autobusowych, chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych,
- e) budowy i przebudowy zjazdów indywidualnych oraz publicznych,
- f) wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- g) przebudowy infrastruktury towarzyszącej, w tym. m. in. odwodnienia.

Inwestycja planowana jest do realizacji na działkach nr:

175, 8/3, 5 arkusz 1, 177, 7, 9/3, 20 arkusz 1, 178, 19 arkusz 1, 22 arkusz 1, 26, 39 arkusz 1, 40 arkusz 1, 155, 111 arkusz 1, 108 arkusz 1, 109 arkusz 1, 110 arkusz 1, 113 arkusz 1, 114 arkusz 1, 154, 152/2, 123/1, 96 arkusz 2, 123, 124/11, 99 arkusz 2, 71/1, 71 arkusz 2, 122 arkusz 1, 100 arkusz 2, 95, 115/3, 66/9, 64 arkusz 2, 58 arkusz 2, 57 arkusz 2, 111 arkusz 2, 1 arkusz 1, 8/1, 8/2, 9/6, 9/5, 9/4, 10 arkusz 1, 158, 11 arkusz 1, 12, 13 arkusz 1, 14 arkusz 1, 15 arkusz 1, 27, 28 arkusz 1, 29, 159, 30 arkusz 1, 33 arkusz 1, 34 arkusz 1, 35 arkusz 1, 37/2 arkusz 1, 151, 118/1 arkusz 1, 118/2 arkusz 1, 170, 77/1, 76/2, 72/13, 72/12, 114 arkusz 2, 68/4, 68/3, 69 arkusz 2, 66/8, 63 arkusz 2, 61 arkusz 2, 110 arkusz 2, 60 arkusz 2, 59, 56 arkusz 2, 181, 157, 21/1 arkusz 1, 21/3, 21/4, 113 arkusz 2, 70 arkusz 2, 65 arkusz 2, 112 arkusz 1, 112 arkusz 2, 150, 98,
obręb Królewo, gm. Stare Pole, pow. malborski, woj. pomorskie,

445/14, 4, 5/1, 5/2, 450, 447, 446/2, 22, 21, 29, 162, 446/1, 445/38, 445/41, 445/39, 445/6, 445/10, 182/1, 182/6, 183, 182/7, 184, 445/28, 440, 853/3, 188, 189, 245, 246, 442, 645, 644, 642/1, 635, 338, 339, 337, 344, 633, 629, 628, 346/1, 620, 617, 355, 356/1, 615, 614/1, 614/2, 613/19, 613/9, 613/3, 594, 565/1, 565/2, 566, 356/2, 568, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 570/1, 570/2, 367/3, 367/1, 573, 368/2, 369, 428, 432, 418, 417, 416, 407, 371, 413, 593, 119/1, 100/7, 122, 124, 100/8, 100/2, 100/4, 100/5, 128, 133, 3, 6, 7, 12, 13, 27, 26, 25, 24, 23, 166/4, 346/2, 414/1, 414/2, 414/3, 591, 125, 126, 127, 132, 439, 248, 250, 28, 165/9, 165/11, 365/2, 415, 449, 448, 851, 580, 30, 437, 438, 118,
obręb Stare Pole, gm. Stare Pole, pow. malborski, woj. pomorskie,

14/52, 14/53

obręb Fiszewo, gm. Gronowo Elbląskie, pow. elbląski, woj. warmińsko - mazurskie.

Poniżej przedstawiono podstawowe parametry techniczne i użytkowe DK22:

Tabela 1. Parametry projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22

PARAMETR TECHNICZNY	WIELKOŚĆ
Klasa techniczna drogi	GP
Kategoria ruchu	w opracowaniu
Prędkość projektowa zabudowany/niezabudowany	V _p =60/80 km/h

Prędkość miarodajna zabudowany/niezabudowany	$V_m=70/100$ km/h
Przekrój poprzeczny jednojezdniowy	2x1, 2+1
Szerokość pasa ruchu	3,5 m
Szerokość pasa separującego	1,5 m
Szerokość opasek	2x0,5 m dla 2+1 2+1,0 m dla 2x1
Szerokość pobocza nieutwardzonego	Min. 1,5 m
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	2,55 m
Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	115 kN/oś

Rozbudowa ma na celu dostosowanie parametrów technicznych istniejącej drogi do parametrów drogi klasy GP, w maksymalnym stopniu wykorzystując istniejący korpus drogowy oraz poprawę warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, między innymi poprzez odseparowanie niechronionych użytkowników drogi od ruchu samochodowego (budowa ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 2,55 m). Droga na projektowanym odcinku charakteryzuje się niewielką krętością i stosunkowo małymi pochyleniami podłużnymi.

Projekt zakłada utrzymanie przystanków autobusowych w dotychczasowej lub zbliżonej lokalizacji. Na przystankach zostaną wykonane zatoki autobusowe i perony dla podróżnych. Zatoki autobusowe, pachwiny (przestrzenie wybrukowane pomiędzy podwójnymi łukami zjazdów i skrzyżowań) będą posiadały nawierzchnię z kostki kamiennej.

Poza obszarem zabudowanym w strefie skrzyżowań i w strefie zatok autobusowych projektuje się przejścia dla pieszych. W miejscowościach oraz na dojazdach do projektowanych przystanków autobusowych zaprojektowano odcinki chodników. Chodniki będą posiadały nawierzchnię z kostki betonowej.

Zjazdy na pola i dogi leśne będą posiadały nawierzchnię bitumiczną, natomiast zjazdy przez chodniki - nawierzchnie z kostki betonowej.

Wszystkie przejścia dla pieszych i dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej na terenie zabudowanym oraz skrzyżowania skomunikowane z wyspami w krawężnikach będą oświetlone.

W obszarach zabudowanych przewiduje się budowę pasa manewrowego w osi DK22, który umożliwi obsługę i bezpieczną komunikację z przyległymi terenami.

Odwodnienie drogi DK22 poza terenem zabudowanym odbywa się poprzez system obustronnych rowów trawiastych. Na terenach zabudowanych zastosowano sieć kanalizacji deszczowej. Każdy wpust deszczowy wyposażony jest w osadnik zawieszony mineralnej. W miejscach, w których nie ma możliwości wykorzystania istniejących odbiorników do odprowadzania wód zastosowano zbiorniki retencyjno - odparowujące pozwalające na zmagazynowanie nadmiaru wody przed oddaniem do odbiornika.

Zaprojektowana została regulacja i konserwacja koryt istniejących odbiorników.


podczyszczanie wód opadowych odprowadzanych z projektowanego układu drogowego będzie realizowane w kilku etapach. Jeden z etapów to podczyszczanie za pomocą rowów drogowych i zbiorników retencyjno-odparowujących. W przypadku sieci kanalizacji deszczowej, pierwszym etapem podczyszczania wód będą piaskowniki oraz osadniki studzienek wpustowych i studzienek rewizyjnych redukujące stężenie zawiesiny mineralnej.

W przypadku zrzutu wód opadowych do wód płynących zostaną zastosowane urządzenia zintegrowane (osadnik z separatorem).

Przedmiotowa inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71 ze zm.) tj. *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 rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. nie zachodzą więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Planowana inwestycja znajduje się poza obszarami Natura 2000.

W S J T

mgr inż. Marek Szczycior