

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIETECHNICZNYM

Analizowane przedsięwzięcie inwestycyjne dotyczy przebudowy istniejącej drogi relacji Elbląg – granica państwa na odcinku od węzła Elbląg Wschód do węzła Chruściel i Maciejewo i dalej aż do przejścia granicznego Grzechotki. Zlokalizowane jest ono na terenie województwa warmińsko – mazurskiego. Pod względem administracyjnym teren należy do miasta Elbląg oraz gmin: Elbląg, Milejewo, Młynary, Frombork, Płoskinia i Braniewo.

Cały analizowany obszar włączony został do obszaru Zielonych Płuc Polski. Droga przebiega przez tereny bardzo słabo zaludnione, zdegradowane w niewielkim jedynie stopniu, o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych w większości objętych ochroną prawną. Na swoim przebiegu droga przecina: OChK rzeki Banówki, OChK rzeki Pasłęki, OChK rzeki Baudy, rezerwat „Ostoja bobrów na rzece Pasłęce” oraz obszary Natura 2000: PLB 280002 „Dolina Pasłęki” i PLH 280006 „Rzeka Pasłęka”. Droga sąsiaduje z Parkiem Krajobrazowym „Wzniesienie Elbląskie”, obszarem Natura 2000 PLC 280001 „Jezioro Drużno” oraz rezerwatami: „Jezioro Drużno” i „Pióropusznikowy Jar”.

Inwestycja ma być realizowana w trzech odcinkach:

- ODCINEK I - odcinek Maciejewo – granica państwa długości 11,4 km
- ODCINEK II - odcinek Chruściel – Maciejewo, długości 10,4 km
- ODCINEK III - odcinek Elbląg – Chruściel, długości 28,8 km

Na odcinku od Elbląga do mostu M-33 przez rzekę Pasłękę oraz na odcinku od wiaduktu WA-37 w miejscowości Szyleny do mostu M-49 przez rzekę Omazę budowana będzie jezdnia południowa (w śladzie istniejącej nawierzchni z płyt betonowych). Na odcinku od mostu M-33 przez rzekę Pasłękę do wiaduktu WA-37 zaprojektowana zostanie jezdnia północna. Na odcinku od mostu M-49 przez rzekę Omazę do przejścia granicznego przewiduje się budowę dwóch jezdni.

Mosty przez rzeki: Pasłęka, Młynówka oraz Omaza posiadały oddzielne pozwolenia na budowę wydane w roku 2001r. i w chwili obecnej są już one wybudowane.

Według prognoz średniodobowych natężeń ruchu w roku 2010 na analizowanej drodze generowany będzie ruch samochodowy w ilości 6659 poj./dobę – odcinek III, 2228 poj./dobę – odcinek II i I.

Przebudowany odcinek drogi charakteryzować się będzie jedną jezdnią o szerokości 7,0 m o nawierzchni bitumicznej z dwiema opaskami o szerokości 1, 25 m każda. Prędkość projektowa wynosi 80 km/h.

Oceniany zakres przebudowy drogi obejmuje rozbiórkę istniejącej nawierzchni i budowę nowej jezdni, przebudowę węzłów drogowych, budowę oświetlenia na węzłach, budowę zatok autobusowych, budowę dróg dojazdowych, przebudowę dróg poprzecznych w niezbędnym zakresie, przebudowę i remont obiektów mostowych w ciągu drogi, remont istniejącego odwodnienia, budowę kanalizacji deszczowej, budowę urządzeń oczyszczających wodę, ustawienie barier ochronnych, budowę ogrodzenia drogi, wykonanie oznakowania, przebudowę sieci i urządzeń infrastruktury technicznej.

Przebudowa drogi ekspresowej S-22 będzie miała ograniczony wpływ na środowisko przyrodnicze oraz krajobraz, gdyż korpus drogowy pod dwie jezdnie został już wybudowany w latach trzydziestych. Zmiany w zasobach przyrodniczych dotyczą głównie wycinki dużej ilości drzew i krzewów różnych gatunków. Jest to roślinność,

która odrosła po ponad 50 latach od zaniechania prac budowlanych przy tej drodze. Nie stwierdzono drzew objętych ochroną prawną, ani też pomnikowych okazów. Jako działanie rekompensujące straty przyrodnicze na tym terenie przewiduje się wykonanie nasadzeń ochronnych uzupełniających pozostawioną zieleń oraz nowe nasadzenia drzew.

Na obszarach Natura 2000 PLB 280002 „Dolina Pasłęki” i PLH 280006 „Rzeka Pasłęka” zrealizowany został, zgodnie z wydanym pozwoleniem na budowę w roku 2001 most przez dolinę rzeki Pasłęki [w km 32+424]. Zmiany w zasobach przyrodniczych w tej dolinie były ocenione zgodnie z procedurą OOS w wyniku której zaproponowano sposoby i środki zapobiegające stratom przyrodniczym na terenie prowadzonej inwestycji.

Obecnie projektowany zakres prac związany z przebudową drogi (budowa dojazdów do mostu w ramach przebudowy całego odcinka drogi nr S-22) na odcinku przejścia przez obszar Natura 2000 nie będzie miał negatywnego wpływu na ten teren, gdyż wykonano tu już pełen zakres prac budowlanych związanych z budową mostu wraz ze wstępną rekultywacją terenu doliny rz. Pasłęki. Most zaprojektowano tak, aby maksymalnie ograniczyć ingerencję w dolinę. Eksploatacja drogi wraz z wcześniej wybudowanym mostem po zastosowaniu środków minimalizujących wpływy oddziaływań komunikacyjnych w postaci: urządzeń podczyszczających spływy opadowe, osłon akustycznych na moście, monitoringu rekultywacji terenu również nie będzie negatywnie oddziaływać na zasoby przyrodnicze ostoi. Szczegółowa ocena wpływu tej inwestycji na ustanowionych obecnie obszarach Natura 2000 stanowi osobny załącznik (nr 4) do niniejszego raportu.

W przeważającej części grunty rolnicze wzdłuż analizowanej drogi to grunty średnich klas bonitacyjnych. Są to grunty głównie klas: IIIb oraz IVa i IV b. Grunty klasy IIIa i V występują w niewielkich ilościach. Dla zminimalizowania wpływu drogi na powierzchnię ziemi i gleby proponuje się wykorzystać następujące środki ochrony: pasy zieleni izolacyjnej (szczególnie na terenach występowania gleb klasy IIIa i IIIb) i urządzenia zabezpieczające wody powierzchniowe i podziemne.

Na całej długości przebudowywanej drogi zaprojektowano ogrodzenie z siatki o wysokości 2,25 m na terenach leśnych i 1,5 m na pozostałych terenach.

Po przeprowadzeniu konsultacji z Nadleśnictwami zaprojektowano odpowiednie przejścia dla zwierząt. Na odcinku I jest to 6 przejść, w tym jedno dla zwierząt dużych. Na odcinku II są to 4 przejścia, z czego 2 z nich dla zwierząt dużych, a pozostałe 2 dla zwierząt małych i średnich. Na odcinku III zaprojektowano 17 przejść dla zwierząt, z czego 11 dla zwierząt dużych.

Przeprowadzone rozpoznanie archeologiczne na obszarze przebudowywanej drogi wykazało nikłe ślady osadnictwa. Większość stanowisk archeologicznych położonych jest w znacznej odległości od przebiegu trasy. Tym niemniej wszelkie prace ziemne należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym.

Spływ wód opadowych z terenów utwardzonych projektowanej drogi przewiduje się odprowadzać do istniejących odbiorników poprzez sieć zadarnionych rowów przydrożnych, w których następuje podczyszczanie sedymentacyjne zawiesiny ogólnej tych wód. Przed ostatecznym odprowadzeniem wód do gruntu lub wód powierzchniowych zastosowano odpowiednio dobrane (w zależności od wielkości zlewni) urządzenia podczyszczające w postaci: studzienek z osadnikami w rowach, po-

duszek sorbentowych, typowych osadników piasku oraz separatorów związków ropopochodnych.

Lokalnie wzdłuż analizowanych ciągów komunikacyjnych mogą wystąpić podwyższone stężenia zanieczyszczeń powietrza, szczególnie w odniesieniu do wskaźników, które charakterystyczne są dla spalania paliw samochodowych. Substancją wyznaczającą zasięg oddziaływania inwestycji drogowych na środowisko jest dwutlenek azotu. Przekroczenia jego wartości odniesienia obserwowane są najdalej od źródła. Metodyka obliczeń oparta jest na Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002r w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu, natomiast symulacja komputerowa przeprowadzona została w oparciu o program komputerowy AERO 2003. Wyniki przeprowadzonych obliczeń pozwalają na stwierdzenie, iż w roku 2020 nie przewiduje się ponadnormatywnych oddziaływań żadnego z analizowanych zanieczyszczeń na przyległe tereny. Stężenia dwutlenku azotu będącego wyznacznikiem oddziaływań drogowych wokół drogi będą znacznie niższe niż ich normatywna wartość odniesienia. Istniejące budynki mieszkalne położone w odległościach powyżej 25 m od osi drogi krajowej nr S-22 nie będą narażone na wyższe niż wartość odniesienia stężenia dwutlenku azotu, ani żadnego z pozostałych zanieczyszczeń.

Główne znaczenie dla stanu klimatu akustycznego analizowanego terenu będzie miał ruch poruszających się po drodze pojazdów. Obliczone maksymalne zasięgi oddziaływania zdefiniowane wartościami dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku przekraczają granice linii rozgraniczającej drogę (pas własności) niezbędną do jej funkcjonowania i użytkowania i wynoszą dla terenu płaskiego w roku 2010 w porze dziennej $r_x = \sim 20\div 32$ m, a w porze nocnej $r_x = \sim 40\div 65$ m. Wzdłuż analizowanego odcinka drogi S-22 szczególnie na wysokości zinwentaryzowanych budynków mieszkalnych przewiduje się nasadzenia odpowiednio zagęszczonych pasów zieleni ochronnej pełniących funkcję izolacyjno-osłonową.

W związku z przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi, uwzględniając wniosek właściciela terenu na wysokości węzła Maciejewo zaprojektowano ekran akustyczny o długości 150 m i wysokości 3 m.

Podczas przebudowy drogi konieczne będzie przeprowadzenie prac rozbiórkowych. W ich trakcie powstanie duża ilość odpadów z grupy 17 tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, które w pierwszej kolejności powinny być poddane odzyskowi. Na terenie zaplecza budowy powstanie również pewna ilość odpadów komunalnych i komunalnopodobnych z grupy 20 03. Podczas eksploatacji drogi przewiduje się występowanie pewnej ilości szlamów powstających w urządzeniach podczyszczających wody opadowe z grup 13 05 zaliczone do odpadów niebezpiecznych.

Projektowane zamierzenie inwestycyjne związane z przebudową drogi S-22 jest obecnie na różnym etapie projektowania. Odcinek Ib i II posiada prawomocną decyzję o udzieleniu pozwolenia na budowę. Odcinek Ia i III posiadają decyzję ustalającą warunki lokalizacji drogi.

Równoległe z uzyskiwaniem opinii służb ochrony środowiska przeprowadzone zostały przez organy samorządu terytorialnego konsultacje społeczne. Społecznością, z którą się konsultowano byli lokalni mieszkańcy gmin, głównie zaś właściciele terenów przyległych bezpośrednio do pasa drogowego. Wszelkie uwagi dotyczące

oddziaływania na środowisko uwzględniono w procesie projektowania. Dowody przeprowadzonych konsultacji stanowią załącznik (nr 5) do niniejszego Raportu.

W celu porównania ustaleń zawartych w Raporcie oddziaływania na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem inwestycji drogowej i działaniami podjętymi celem minimalizacji wpływów oddziaływań komunikacyjnych widzi się potrzebę przeprowadzenia analizy porealizacyjnej. Ze względu na stosunkowo niewielki zakres oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na środowisko nie widzi się potrzeby przeprowadzania takiej analizy w pełnym zakresie, a jedynie dla następujących komponentów:

- środowisko przyrodnicze – monitoring zmian zachodzących na terenie i granicy obszarów chronionych,
- wody powierzchniowe - monitoring jakości wód rzek przecinających drogę,
- klimat akustyczny - badania związane z propagacją hałasu, głównie pod kątem weryfikacji założeń projektowych związanych z natężeniem ruchu pojazdów.