

Załącznik do decyzji znak; O.Ś.6220.I.7.2022.B

z dnia 09.05.2022r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

„Przebudowa drogi gminnej 102307E oraz drogi gminnej 102337E w ramach przedsięwzięcia "Modernizacja sieci drogowej w północnej części gminy Nowe Ostrowy"

Planowana inwestycja będzie realizowana na terenie istniejącej drogi publicznej o nawierzchni tłuczniowej. Wykonanie przebudowy obejmuje obecnie zajmowany pas drogi. Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej nr 102307E o długości 820 m oraz drogi gminnej nr 102337E o długości 315 m. Łączna długość przebudowywanych dróg wyniesie 1,135 km. Przedsięwzięcie będzie realizowane na dz. nr ewid. 18, 49, 48 obr. Zieleniec oraz dz. nr ewid. 69 obr. Kołomia, gm. Nowe Ostrowy, powiat kutnowski. Przebudowywana droga gminna przebiega przez teren niezabudowany, w przeważającej części przez teren rolny.

Istniejąca droga posiada pas drogowy, którego szerokość w liniach rozgraniczających wynosi dla drogi gminnej nr 102307E od 9,00 m do 11,20 m oraz dla drogi gminnej nr 102337E od 4,60 m do 5,00 m. Istniejąca jezdnia posiada szerokość dla drogi gminnej nr 102307E od 2,60 m do 3,20 m oraz dla drogi gminnej nr 102337E od 2,30 m do 3,40 m. Wzdłuż drogi znajdują się pobocza gruntowe zarośnięte trawą.

Na części planowanej do przebudowy drogi gminnej nr 102307E znajdują się rowy przydrożne, tj.:

- od km 0+078 do km 0+116 strona prawa,
- od km 0+264 do km 0+419 strona prawa.

Droga gminna nr 102337E nie posiada rowów przydrożnych.

Drogi posiadają obecnie nawierzchnię tłuczniową w złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano jezdnię asfaltową o szerokości 3,50 m oraz 4,00 m, zjazdy asfaltowe o szerokości 4,00 m oraz pobocza utwardzone tłuczniem kamiennym o szerokości 0,50 m.

Parametry przebudowywanej drogi:

- długość projektowanych odcinków dróg: ok. 1,315 km,
- klasy dróg: „L” (drogi lokalne),
- kategoria dróg: drogi gminne,
- prędkość projektowa: 50 km/h.,
- kategoria ruchu: KR1,
- szerokość jezdni: 3,50 m oraz 4,00 m,
- szerokość zjazdów: 4,00 m,
- szerokość poboczy: 0,50 m.

Bilans terenu po realizacji będzie następujący:

- powierzchnia jezdni: ok. 4 700,00 m²,

- powierzchnia zjazdów asfaltowych: ok. 260,00 m²,
- powierzchnia poboczy tłuczniowych: ok. 1 100,00 m²,
- kanał technologiczny ok. 1 140,00 m.

Sposób odwodnienia pasa drogowego w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji nie ulegnie zmianie względem stanu istniejącego. Odwodnienie będzie się odbywać do istniejących przydrożnych rowów, które zostaną odtworzone, a w miejscach gdzie nie występują rowy drogowe – na pobocza gruntowe w granicach pasa drogowego. Parametry rowów będą następujące: szerokość w koronie rowu 2,20 m, szerokość dna rowu 0,40 m, głębokość rowu 0,60 m, pochylenie skarp 1:1,5. Skarpy rowu zostaną obsiane trawą.

Istniejący pod drogą przepust o średnicy Ø50 cm w km ok. 0+079,50 zostanie oczyszczony i udrożniony. Istniejące przepusty betonowe o średnicy Ø40 cm pod zjazdami zostaną zastąpione przepustami z rur PEHD o średnicy Ø40 cm. Na wlocie i wylocie zostaną wybudowane ścianki żelbetowe.

Planowana do przebudowy droga przebiega w przeważającej części w krajobrazie rolniczym o niskich walorach przyrodniczych głównie wśród pól uprawnych. W związku z realizacją przedsięwzięcia zachodzi konieczność usunięcia 4 drzew (w tym 1 dwupniowe).

W związku z usunięciem drzew zostaną wykonane nasadzenia zastępcze z gatunków drzew rodzimych zgodnie z zasadą: za każde rozpoczęte 50 cm obwodu pierśnicy – 1 drzewo (do 50 cm – 1 drzewo, od 51 cm do 100 cm – 2 drzewa, od 101 cm do 150 cm – 3 drzewa, itd.). Nasadzenia zostaną wykonane w pasie drogowym przedmiotowych dróg gminnych. Do nasadzeń należy użyć materiału szkółkarskiego dobrej jakości z prostym pniem i prawidłowo wykształconą koroną oraz silnym nieprzesuszone systemem korzeniowym. Drzewa należy posadzić w doły zaprawione ziemią urodzajną, zapewnić system nawadniająco-napowietrzający korzenie oraz po posadzeniu opalikować.

W pobliżu zadrzewień nieprzeznaczonych do usunięcia prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością oraz należy je zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez np. wygradzenie grup drzew lub oszalowanie pni deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.). Należy ponadto minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys jego korony. W obrębie systemu korzeniowego drzew nie należy składować materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby jak np. cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe itp.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały głównie masa mineralno-bitumiczna, kostka betonowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót. Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową. Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce i materiały będzie następujące: masa mineralno-bitumiczna – ok. 1000 Mg, kruszywo łamane twarde – ok. 2200 Mg, piasek – ok. 1500 Mg, rury do kanału technologicznego o śr. 110 mm

– ok. 1140 m, studnie żelbetowe/PEHD – ok. 8 szt., elementy oznakowania drogi – ok. 10 szt., paliwa (olej napędowy do maszyn i pojazdów) – ok. 25 Mg, woda – ok. 54 m³, energia – ok. 10200 kWh. Woda pobierana będzie z sieci wodociągowej lub będzie dowożona beczkowozami.

Stosowana technologia będzie technologią typową, wykorzystywaną w budownictwie drogowym. Realizacja zamierzenia budowlanego odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania. Zaplecze budowy, miejsce parkowania maszyn i urządzeń należy zlokalizować na terenie przekształconym, odpowiednio wcześniej przygotowanym, poza obszarami wrażliwymi przyrodniczo, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni (w tym przede wszystkim powierzchni biologicznie czynnej). Po zakończeniu robót teren przedsięwzięcia należy uporządkować.

Emisja substancji zanieczyszczających do powietrza w fazie realizacji będzie miała charakter przejściowy, krótkotrwały i związana będzie głównie z pracą maszyn budowlanych wykorzystywanych przy przebudowie drogi, ruchem pojazdów transportujących materiały służące do przebudowy, przechowywaniem sypkich materiałów budowlanych, kładzeniem mas bitumicznych. Na etapie eksploatacji obiektu źródłem emisji substancji do powietrza będzie wyłącznie emisja niezorganizowana pochodząca od pojazdów samochodowych poruszających się po drodze. Z uwagi na niewielkie natężenie i lokalny charakter ruchu nie przewiduje się pogorszenia jakości powietrza w obszarze drogi po jej przebudowie. W związku z poprawą stanu technicznego drogi poprawi się płynność jazdy, w związku z czym zakłada się, że wielkość emisji pochodzących od pojazdów poruszających się analizowaną drogą może ulec zmniejszeniu.

Na etapie realizacji inwestycji głównym źródłem hałasu będą prace budowlane. Emisja hałasu będzie związana z przesuwającym się frontem robót. Emisja ta będzie miała charakter niezorganizowany, przejściowy. Wszelkie prace prowadzone z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, mogące stanowić uciążliwość dla okolicznych mieszkańców będą prowadzone w godzinach dziennych, w sposób zorganizowany i ograniczający uciążliwości. W fazie eksploatacji nie przewiduje się zwiększenia negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w porównaniu ze stanem obecnym. W wyniku realizacji przedsięwzięcia poprawiona zostanie nawierzchnia, co znacząco wpłynie na poprawę aktualnego stanu akustycznego w otoczeniu drogi.

Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami systematycznie opróżnianymi przez uprawnione podmioty. Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie wiąże się z powstawaniem ścieków bytowych.

W trakcie realizacji wytwarzane będą typowe dla tego typu przedsięwzięć odpady powstające m.in. w wyniku: prowadzonych prac ziemnych, użytkowania sprzętu budowlanego, funkcjonowania zaplecza techniczno-socjalnego budowy. Zgodnie z przepisami ustawy o odpadach, wytwórcą odpadów będzie firma świadcząca usługi budowlane na rzecz inwestora i to ona będzie odpowiedzialna za zagospodarowanie odpadów

z budowy. Na obszarze zaplecza socjalnego przewidzianego na czas trwania robót zostaną ustawione pojemniki na odpady komunalne. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów oraz ograniczać negatywne ich oddziaływanie na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Na etapie eksploatacji przedmiotowe przedsięwzięcie przy właściwym użytkowaniu nie będzie źródłem generującym powstawanie znaczących ilości odpadów. Ewentualnie wytwarzane mogą być odpady związane z użytkowaniem i utrzymaniem drogi w dobrym stanie technicznym. Sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów będzie zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi oraz zgodne z obowiązującymi przepisami prawa.

Informacje zawarte w kip pozwalają stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia wystąpią oddziaływania na środowisko, jednakże przy odpowiedniej organizacji robót oraz zastosowaniu odpowiedniej technologii i zabezpieczeń oddziaływania te mogą być zminimalizowane. Uwzględniając charakter, wielkość, intensywność i złożoność oddziaływań uznać należy, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana z znaczącym oddziaływaniem na środowisko.

Nie przewiduje się kumulacji oddziaływań planowanego do realizacji przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami planowanymi, realizowanymi lub zrealizowanymi na analizowanym terenie jak również w zasięgu jego oddziaływania.

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie przewiduje się także wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

W przypadku realizacji i użytkowania przedmiotowego przedsięwzięcia należy wykluczyć duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych.

Przebudowa drogi ma na celu poprawę funkcji drogi, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz podniesienie jej standardu. Ze względu na przyjętą technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań. Roboty będą wykonywane w obrębie istniejącego pasa drogowego. W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny.

wojt Gminy

mgr inż. Zdzisław Kostrzewa