

OŚ.6220.7.2022

CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie pod nazwą „Remont drogi powiatowej Nr 2070B Gródek (od dr.pow. 2077B) – Lubowicz Wielki i Nr 2090B Lubowicz Wielki – Kostry Podsędkowięta – Wyszonki Wypychy na terenie gminy Klukowo, woj. podlaskie” polegać będzie na remoncie drogi powiatowej Nr 2070B Gródek (od dr. pow. 2077B) – Lubowicz Wielki i Nr 2090B Lubowicz Wielki – Kostry Podsędkowięta – Wyszonki Wypychy na terenie gminy Klukowo, woj. podlaskie.

Długość drogi objętej opracowaniem wynosi ok. 7,00 km. Składają się na nią dwa odcinki. Pierwszy z nich, tj. odcinek o PPT mieszczącym się na dz. o nr geod. 601, w bezpośrednim sąsiedztwie dz. o nr geod. 110, obręb Gródek, a KPT znajdującym się na dz. o nr geod. 411, w bezpośrednim sąsiedztwie dz. o nr geod. 320, obręb Wyszonki-Wypychy, ma długość wynoszącą 6,50 km. Drugi odcinek, o długości 0,50 km, stanowi odnogę mającą swój początek na skrzyżowaniu w okolicach km 1+545,00, a koniec na dz. o nr geod. 372, w bezpośrednim sąsiedztwie dz. o nr geod. 441, obręb Lubowicz Wielki.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowana na następujących działkach geodezyjnych:

- obręb Gródek: 601; 42/1; 105/1; 41/3; 104/1; 12/1; 602/2; 76/1; 75/3; 18/3; 16/1; 17/1; 19/1; 70/1; 69/1; 15/3; 15/5; 14/1; 13/1; 68/1; 66/1; 630/1; 67/1; 110/1; 629/1; 602/1; 628; 62/11;
- obręb Kuczyn: 190/1;
- obręb Lubowicz Wielki: 372; 455; 458/1; 457/1; 453/3; 452/1; 456/1; 439/1; 480/1; 478/1; 477/1; 476/1; 478/1; 435/1; 434/1; 433/1; 432/1; 668/1; 669/1; 431/1; 473/1; 428/1; 535/1; 427/1; 425/1; 424/1; 423/1; 479/1; 536/1; 422/1; 421/1; 418/12; 420/1; 527/1; 419/1; 526/1; 525/1;
- obręb Kostry-Podsędkowięta: 190/1; 195/1; 192; 194/1; 174/1; 175/3; 172/1; 170/1; 100/1; 102/1; 171/1; 173/1; 776/1; 498/1; 178/1; 179/1; 181/1; 282/4; 282/6; 176/1; 281/1; 191/1; 784/2; 784/1; 95/1; 96/1; 97/1; 98/5; 302/1; 303/1; 122/1; 377/1; 304/1; 122/2; 123/5; 383/1; 145/1; 145/2; 785; 149/1; 148/1; 150/1; 151/1; 282/8; 147/1; 98/7; 101/1; 154/1; 1522/1; 153/1;
- obręb Wyszonki-Wypychy: 411; 301/1; 297/1; 288/3; 345/1; 346/1; 343/1; 344/1; 25/1; 26/1; 283/3; 286/1; 287/1; 288/5; 289/1; 291/1; 292/1; 295/1; 299/1; 338/1; 339/1; 342/1.

Projekt remontu dróg obejmuje m.in. :

- zaprojektowanie przebiegu trasy w taki sposób, aby dostosować ją do istniejących warunków, przy jednoczesnym zachowaniu parametrów mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- dostosowanie niwelety drogi do przyległego terenu w celu zapewnienia dostatecznego odprowadzenia wód powierzchniowych do oczyszczonych rowów przydrożnych oraz na obszar znajdujący się w liniach rozgraniczających pasa drogowego;
- wykonanie remontu nawierzchni jezdni z zachowaniem jej szerokości 5,50 m;
- wykonanie poboczy żwirowych o szerokości 1,25 m;
- wykonanie zjazdów o nawierzchni żwirowej i bitumicznej na sąsiadujące nieruchomości;
- oczyszczenie bądź odtworzenie przydrożnych rowów odwadniających;
- remont przepustów pod drogą – przepusty z rur betonowych; ścianki czołowe betonowe na fundamencie (wymiana zniszczonych elementów żelbetowych na nowe tj. rur, murków);
- remont przepustów pod zjazdami – przepusty z rur betonowych;
- zaprojektowanie remontu nawierzchni oraz barier na obiekcie mostowym w m. Kostry-Podsędkowięta.

Obecnie istniejąca droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej i szerokości 5,50 m oraz pobocza gruntowe o szerokości 1,25 m. Nawierzchnia jezdni posiada liczne nierówności poprzeczne i podłużne, wyraźne spękania oraz ubytki, natomiast pobocza są skoleinowane, często zawyżone bądź zaniżone względem krawędzi jezdni. Wzdłuż drogi występują zanieczyszczone oraz częściowo zasypane rowy odwadniające. Zjazdy na przyległe działki mają nawierzchnię gruntową bądź nie występują.

Do wykonania konstrukcji nowej nawierzchni drogowej przewiduje się zastosowanie materiałów naturalnych. Konstrukcję nawierzchni jezdni drogi dla warunków gruntowo-wodnych G1, zaprojektowano następująco:

- warstwa ścieralna gr. 4 cm z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- warstwa wiążąca gr. 8 cm z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,0 stabilizowanego mechanicznie o grubości 22,00 cm;

Konstrukcję poboczy zaprojektowano następująco:

- warstwa ścieralna z kruszywa łamanego 0-31,0 stabilizowanego mechanicznie o grubości 10,00 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,0 stabilizowanego mechanicznie o grubości 20,00 cm.

Odwodnienie jezdni przedmiotowej drogi projektuje się jako powierzchniowe do oczyszczonych i odtworzonych w procesie remontu rowów przydrożnych, poprzez ukształtowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w istniejących liniach rozgraniczających pasa drogowego oraz ze względu na potrzeby realizacyjne przedsięwzięcia, częściowo na obszarze powstałym w wyniku przeprowadzenie podziału sąsiednich działek w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia inwestycji i przejęcia ich na rzecz jednostki samorządu terytorialnego.

Powierzchnia zajmowanego pasa drogowego wyniesie w przybliżeniu 9,30 ha.

Na powierzchnię planowanego przedsięwzięcia składają się:

- jezdnia o nawierzchni bitumicznej - ok. 38 500,00 m²;
- pobocza żwirowe – ok. 17 500,00 m²;
- zjazdy indywidualne o nawierzchni żwirowej- ok. 4 731,00 m²;
- zjazdy o nawierzchni bitumicznej na dr. gminne - ok. 247,00 m²;

Technologię robót należy przyjąć zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, a także zgodnie ze sztuką inżynierską.

Do środków mających na celu ograniczenie wpływu planowanej inwestycji na środowisko na etapie jej realizacji można zaliczyć m. in. działania polegające na tym, że:

- roboty budowlane będą prowadzone w porze dnia, która zgodnie z art. 3, pkt. 22 *Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2020 r., poz. 1219 z późn. zm.)*, rozumiana jest jako „przedział czasu odpowiednio od godz. 6.00 do godz. 22.00”;
- prace budowlane będą prowadzone w sposób ograniczający do niezbędnego minimum wszelkie uciążliwości z nimi związane;
- przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska zostanie ograniczone do niezbędnego minimum;
- w trakcie realizacji inwestycji zostanie zorganizowane i wydzielone miejsce przeznaczone do gromadzenia odpadów w sposób selektywny i z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi;
- wszelkie prace remontowe i konserwatorskie sprzętu budowlanego będą prowadzone poza miejscem jego pracy;
- powstająca w trakcie prowadzenia prac emisja zanieczyszczeń związana będzie z pracą pojazdów i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji robót będzie miała charakter okresowy i ustanie wraz z zakończeniem prac;
- hałas emitowany podczas budowy przez pojazdy i urządzenia będzie miał charakter okresowy, a uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem prac.

Minimalizacja oddziaływania inwestycji na powietrze:

- systematyczne sprzątanie placu budowy;
- ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym;
- uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody;
- przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie.

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 – przede wszystkim kruszywa mineralne, piasek, paliwa do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystywanych surowców będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą wykraczały w żadnej mierze poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych.

Odpady, zgodnie z przyjętymi założeniami, będą segregowane i gromadzone w szczelnych pojemnikach. Ich wywozem na składowisko odpadów zajmować się będą specjalistyczne służby. Nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych. Większość odpadów stanowić będą opakowania po materiałach budowlanych.

Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Na etapie realizacji zadania woda będzie wykorzystywana do celów technologicznych i socjalno-bytowych. Najlepszym proponowanym źródłem wody jest wodociąg, który umożliwi pozyskanie jej w sposób ciągły oraz z odpowiednią intensywnością. W miejscach, w których nie będzie możliwości wykorzystania wody z sieci, będzie ona dostarczana przy pomocy beczkowozów. Woda przeznaczona na potrzeby socjalne pracowników pobierana będzie z sieci wodociągowej lub dowożona będzie beczkowozami. Wielkość zużycia wody skorelowana będzie z ilością pracowników. Zużycie nie przekroczy ustawowych norm (*Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 roku w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. 2002, Nr 8 poz. 70)*).

Na etapie realizacji powstaną również masy ziemne. Będą one sukcesywnie wykorzystywane na budowie. W przypadku, gdy niemożliwe będzie zagospodarowanie w danym momencie większej ilości mas, będą one składowane na terenie inwestycji. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie natomiast do humusowania skarp.

Po planowanej przebudowie drogi poprawi się jakość nawierzchni, komfort i bezpieczeństwo osób podróżujących tą drogą. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na stan środowiska naturalnego. Realizacja inwestycji wpłynie na wzrost bezpieczeństwa użytkowników ruchu samochodowego i pieszego, poprawi komfort podróży, a także przyczyni się do obniżenia poziomu hałasu oraz emisji spalin na przebudowywanym odcinku.

Podpisano elektronicznie

WÓJT
mgr Piotr Uszyński