

OŚ.6220.2.2023

CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie pod nazwą „Przebudowie z rozbudową drogi gminnej Nr 108086B w m. Usza Wielka - Lubowicz Wielki od km 0+000,00 do km 6+301,12, gm. Klukowo, pow. wysokomazowiecki, woj. podlaskie”

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne polega na Przebudowie z rozbudową drogi gminnej Nr 108086B w m. Usza Wielka – Lubowicz Wielki od km 0+000,00 do km 6+301,12 (obręb Usza Wielka, Malinowo, Kuczyn, Janki, Lubowicz Wielki). Przebudowa z rozbudową drogi gminnej o długości 6,301 km zlokalizowana jest na terenie Gminy Klukowo, w powiecie wysokomazowieckim, w województwie podlaskim.

Początek drogi gminnej Nr 108086B przyjęto w km 0+000,00 na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2085B Usza Mała-Ciechanowiec. Koniec opracowania przyjęto w km 6+301,12 na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2070B Lubowicz Wielki-Gródek.

Odcinek drogi gminnej przebiega częściowo przez tereny niezabudowane oraz zabudowane. W otoczeniu drogi znajdują się łąki, pola uprawne, lasy oraz pojedyncze obiekty zabudowy zagrodowej. Droga gminna Nr 108086B na odcinku do skrzyżowania z DP Nr 2077B posiada nawierzchnię żwirową zmiennej szerokości 3,0 – 4,5 m wraz z pobocznymi zmiennej szerokości. Od skrzyżowania z DP Nr 2077B droga gminna posiada nawierzchnię asfaltową zmiennej szerokości ok. 5m wraz z pobocznymi zmiennej szerokości.

Na całym odcinku drogi odwodnienie odbywa się na teren przyległy oraz istniejącymi rowami i przepustami.

Zinwentaryzowano następujące przepusty:

- w km 3+625,55 przepust o średnicy 80 cm długości ok. 11,0 m w ściankach czołowych,
- w km 4+056,32 przepust o średnicy 60 cm długości ok. 6,75 m,
- w km 6+025,67 przepust o średnicy 2x150 cm długości ok. 8,50 m w ściankach czołowych.

W pasie drogowym dróg gminnych zlokalizowana jest następująca infrastruktura techniczna:

- sieć wodociągowa,
- sieć melioracyjna,
- przejście poprzeczne gazociągu GW700,
- sieć elektryczno – oświetleniowa napowietrzna oraz doziemna,
- sieć telekomunikacyjna.

Stan projektowany

Zakresem opracowania objęto:

- budowę nowej nawierzchni z betonu asfaltowego,

- budowę i przebudowę rowów drogowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- budowę i przebudowę przepustów drogowych,
- wycinkę drzew i zakrzaczenia,
- budowę i przebudowę kolidujących sieci telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej, jeśli zajdzie

konieczność.

Planowane parametry techniczne drogi po przebudowie

- prędkość projektowa V_p – teren niezabudowany 30 km/h,
- klasa drogi – D,
- kategoria ruchu – KR1,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni – 2,0% (daszkowy),
- szerokość poboczy – 0,75 m,
- spadek poprzeczny poboczy – 8,0%.

Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano konstrukcję spełniającą wymagania dla nawierzchni z betonu asfaltowego obciążonej ruchem. W przypadku wystąpienia gruntów wrażliwych lub nienośnych należy doprowadzić podłoże gruntowe do grupy nośności G1.

Zjazdy

W ramach inwestycji istniejące i projektowane zjazdy dostosowuje się do obowiązujących przepisów i wytycznych technicznych. Szerokość zjazdów dostosowano do zagospodarowania przyległego terenu.

Sieci uzbrojenia terenu

W liniach rozgraniczających występuje sieć wodociągowa, telekomunikacyjna, melioracyjna elektryczno – oświetleniowa oraz przejście poprzeczne gazociągu GW700. W przypadku występowania kolizji istniejących sieci z projektowaną drogą należy je przebudować na podstawie warunków uzyskanych od gestorów sieci.

W ramach planowanego przedsięwzięcia wykonywane będą następujące roboty:

- budowę nowej nawierzchni z betonu asfaltowego,
- budowę i przebudowę rowów drogowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- budowę i przebudowę przepustów drogowych,
- wycinkę drzew i zakrzaczenia,
- budowę i przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu.

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną w zakresie budowy ciągów komunikacyjnych. W ramach przebudowy analizowanego odcinka drogi przewiduje się:

- wykonanie jezdni z betonu asfaltowego,
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej i żwirowej.

Na etapie realizacji inwestycji jako główne materiały, surowce wykorzystane będą: beton asfaltowy i kruszywo naturalne.

Do wykonania omawianego przedsięwzięcia zostaną wykorzystane i wbudowane następujące materiały:

- beton asfaltowy – ok 3800,0 m³,
- kruszywo naturalne – ok. 7550 m³.

Przewidziane do wykorzystania materiały budowlane będą musiały posiadać atesty bądź aprobaty techniczne dopuszczające je do zastosowania w budownictwie i nie będą wpływać negatywnie na środowisko bądź zdrowie ludzi.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane znaczne ilości materiałów, surowców, paliw czy też wody. Materiały, surowce wykorzystywane na etapie eksploatacji związane będą w głównej mierze z zimowym utrzymaniem obiektu. Będą to przede wszystkim środki zapobiegające oblodzeniu w postaci mieszanki piasku z solą, których wykorzystywana ilość jest trudna do oszacowania, gdyż uzależniona jest od panujących warunków atmosferycznych.

ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Należy przyjąć, iż samo przedsięwzięcie związane z przebudową drogi, mimo iż należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością, a wręcz warunki te polepszy (mniejszy hałas spowodowany obecnie złym stanem nawierzchni oraz mniejsze wydzielanie spalin wynikające z krótszego czasu przejazdu).

Nastąpi poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu kierowców, pieszych i innych użytkowników drogi.

Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji dróg po przebudowie.

Przedmiotowa droga nie jest obiektem nowym, w związku z tym:

- nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy objazdów czy dodatkowych zabezpieczeń,
- przebudowa drogi poprawi stopień skumulowania bezpośredniego otoczenia drogi zarówno pod względem ruchu mechanicznego, jak i pieszego,
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych poprzez wykonanie odwodnienia drogi do rowów drogowych.
- nie spowodują wzrostu emisji spalin i hałasu.

Ochrona powietrza

Do działań w zakresie ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze na etapie robót budowlanych można zaliczyć:

- transport materiałów sypkich w przystosowanych do tego celu pojazdach wraz z przykrywaniem skrzyń ładunkowych pojazdów odpowiednimi plandekami,
- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem,
- kontrola na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia,
- ograniczenie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem placu budowy, poprzez odpowiednią organizację pracy (roboty budowlane będą prowadzone zgodnie ze szczegółowym planem i harmonogramem poprzez odpowiednie zorganizowanie wjazdów i wyjazdów z budowy, odpowiednie oznaczenie miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów pobudowlanych, poprzez zapewnienie stałego nadzoru nad wykonawcami robót i ich pracowników, stosować sprzęt sprawny technicznie),
- unikanie nieuzasadnionego pozostawiania maszyn i pojazdów na biegu jałowym podczas przerw w pracy,
- ograniczenie prowadzonych prac budowlanych do pory dziennej tj. od 600 do 2200 w celu ochrony oddziaływania emisyjnego i akustycznego.

Uciążliwość przedsięwzięcia na etapie jego realizacji ograniczona będzie do bezpośredniego sąsiedztwa terenu objętego pracami budowlanymi (będzie to oddziaływanie krótkotrwałe, chwilowe).

W odniesieniu do etapu funkcjonowania przedsięwzięcia na najistotniejsze czynniki warunkujące wielkość emisji jak: natężenie ruchu, stan techniczny pojazdów czy rodzaj spalanej paliwa zarządzający drogą nie ma wpływu.

Wśród działań podjętych przez zarządcę dróg na etapie eksploatacji inwestycji można jedynie wyróżnić działania w zakresie bieżącej kontroli stanu nawierzchni dróg i ewentualne eliminowanie ubytków, co poprawi płynność jazdy.

Ochrona przed hałasem, w tym ograniczenie oddziaływania na życie i zdrowie ludzi

- przebieg drogi jest prowadzony po istniejącym śladzie, a realizacja inwestycji będzie prowadzona przy częściowym i całkowitym zamknięciu ruchu pojazdów,
- zastosowanie nowoczesnych technologii, umożliwiających skrócenie czasu realizacji robót budowlanych (zastosowanie materiałów spełniających odpowiednie parametry i standardy jakości),
- kontrola na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia i stosowanie maszyn o niskich własnościach akustycznych,
- ograniczenie prowadzonych prac budowlanych do pory dziennej tj. od 600 do 2200 w celu ochrony oddziaływania akustycznego,

Ochrona wód gruntowych oraz środowiska przez zanieczyszczeniami związanymi z gospodarką odpadami:

- zlokalizowanie zaplecza budowy, parku maszynowego oraz miejsca składowania materiałów budowlanych na terenach przekształconych antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, z dala od zbiorników i cieków wodnych – zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowej zlokalizowane będą w odległościach minimum 30 m od cieków wodnych, co zapewni ochronę wód i brak negatywnego wpływ przedsięwzięcia w trakcie jego realizacji,
- zaplecze budowy należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu,

- z zajęcia pod ewentualne zaplecze budowy będą wykluczone następujące rejon: odcinki leśne z uwagi na hałas, zwiększoną dewastację terenu, możliwość zniszczenia roślinności; obszary blisko zabudowy mieszkaniowej z uwagi na hałas, zapylenie; tereny w pobliżu rzek, cieków i systemów melioracyjnych oraz obszary podmokłe, z uwagi na potencjalne zagrożenie skażeniem wód powierzchniowych,
- w celu zminimalizowania negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne planuje się tak zorganizować prace, by ograniczyć przelewanie paliw i innych środków chemicznych na placu budowy. Tankowanie maszyn budowlanych należy wykonywać w wyznaczonych miejscach na placu budowy. Miejsca takie muszą być koniecznie wyłożone nawierzchnią twardą zabezpieczającą grunt przed dostaniem się wylanego paliwa. Nawierzchnia twarda musi umożliwić zebranie i unieszkodliwienie wylanego paliwa za pomocą dostępnych w pobliżu sorbentów w postaci materiałów sypkich lub mat.
- wszelkie prace niwelacyjne prowadzone będą w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów,
- miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych w obrębie bazy, będą okresowo (do czasu zakończenia etapu budowy) wyłożone materiałami izolacyjnymi, a w ich obrębie będą dostępne sorbenty w przypadku niezamierzonego wycieku paliw i olejów.
- w razie wycieku substancji zagrażających środowisku z urządzeń budowlanych skażona ziemia zostanie jak najszybciej zabezpieczona i unieszkodliwiona,
- zapewnienie zaplecza sanitarnego dla pracowników oraz kontenerów na odpady, wyeliminuje się tym samym niekontrolowanych zrzutów ścieków i odpadów do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych,
- ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone do najbliższej oczyszczalni za pośrednictwem uprawnionych podmiotów,
- ograniczenie ilości wytworzonych odpadów poprzez wprowadzenie selektywnej gospodarki ziemią i pozyskiwanymi materiałami (nadmiar gleby należy w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie np. do humusowania skarp nasypów, wykopów oraz wyrównania terenu lub przekazać jako odpad odpowiednim odbiorcom,
- materiały z rozbiórki (między innymi destrukta asfaltowy i betonowy, znaki drogowe itp.) i odpady powstające w trakcie przebudowy drogi będą segregowane i gromadzone w przeznaczonych do tego celu miejscach, a następnie przekazywane firmom posiadającym odpowiednie uprawnienia do zagospodarowania określonych rodzajów odpadów,
- odpady z budowy gromadzone będą w sposób niepowodujący skażenia powierzchni ziemi i wód gruntowych, oraz zapewniony będzie odbiór odpadów przez firmy posiadające stosowne zezwolenia w zakresie gospodarki odpadami;
- na etapie eksploatacji dróg, wytwarzane odpady związane z utrzymaniem dróg (nawierzchni i zieleni) będą zagospodarowywane przez firmę zajmującą się oczyszczaniem letnim i zimowym ulic, która posiada odpowiednie uprawnienia w zakresie gospodarki odpadami.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia zwiększy komfort jazdy oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wpłynie również na poprawę stanu środowiska poprzez obniżenie poziomu hałasu oraz zmniejszenie ilości wprowadzanych spalin do atmosfery.

Przebudowa drogi wraz z rozbudową pozytywnie wpłynie na płynność ruchu pojazdów i tym samym na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Wpłynie również na ograniczenie emisji hałasu. Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie wpłynie ono negatywnie na klimat i jego zmiany. Ze względu na fakt, iż przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie z rozbudową drogi już istniejącej, nie zmieni ono istniejącego krajobrazu. Wykorzystane do wykonania drogi materiały budowlane będą spełniać wszystkie normy dopuszczające je do stosowania w budownictwie

Planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane zasoby naturalne m.in.: woda, kruszywo, paliwa; w fazie eksploatacji inwestycja nie wymaga zużycia surowców, wody czy energii;

Przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Realizacja przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach wybrzeży, na obszarach górskich lub leśnych, w tym w strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Analizowany obszar zlokalizowany jest poza formami ochrony przyrody w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody. Ze względu na charakter przedsięwzięcia oraz jego lokalizację ryzyko znaczącego wpływu na przedmiot ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000 nie występuje.

Podpisano elektronicznie

WÓJT
mgr Piotr Uszyński