

Załącznik do decyzji znak; O.Ś.6220.I.6.2022.A

z dnia 09.05.2022r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

„Przebudowa drogi gminnej 102306E w ramach przedsięwzięcia "Modernizacja sieci drogowej w północnej części gminy Nowe Ostrowy"

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej nr 102306E na długości ok. 1,68 km. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w powiecie kutnowskim, gminie Nowe Ostrowy. Przebudowywana droga gminna przebiega przez teren niezabudowany, w przeważającej części przez teren rolny.

Istniejąca droga posiada pas drogowy, którego szerokość w liniach rozgraniczających wynosi od 7,50 m do 15,60 m. Istniejąca jezdnia posiada szerokość od 3,90 m do 4,20 m. Wzdłuż jezdni asfaltowej znajdują się pobocza gruntowe zarośnięte trawą.

Na części planowanej do przebudowy drogi znajdują się rowy przydrożne, tj.:

- od km 0+000 do 0+420 strona prawa,
- od km 0+730 do km 1+050 strona lewa,
- od km 1+114 do km 1+680 strona lewa.

Droga posiada obecnie nawierzchnię asfaltową w złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia.

Zaprojektowano jednię asfaltową o szerokości 4,00 m, zjazdy asfaltowe o szerokości 4,00 m oraz pobocza utwardzone tłuczniem kamiennym o szerokości 0,75 m.

Parametry przebudowywanej drogi:

- długość projektowanego odcinka drogi: ok. 1,68 km,
- klasa drogi: „L” (droga lokalna),
- kategoria drogi: droga gminna,
- prędkość projektowa: 50 km/h.,
- kategoria ruchu: KR2 (kategoria ruchu zostanie podwyższona z KR1 na KR2),
- szerokość jezdni: 4,00 m,
- szerokość zjazdów – 4,00 m,
- szerokość poboczy – 0,75 m.

Bilans terenu po realizacji będzie następujący:

- powierzchnia jezdni: ok. 6 700,00 m²,
- powierzchnia zjazdów asfaltowych: ok. 725,00 m²,
- powierzchnia poboczy tłuczniowych: ok. 2 300,00 m²,
- kanał technologiczny ok. 1 700,00 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.

Planowana inwestycja będzie realizowana na terenie istniejącej od lat drogi publicznej o nawierzchni asfaltowej. Zmiany w rzeźbie terenu i środowisku przyrodniczym wynikające z przebudowy drogi nie będą skutkowały obniżeniem wartości przyrodniczej przyległych do pasa drogowego terenów. W zasięgu inwestycji nie stwierdzono występowania gatunków chronionych, zwierząt roślin i grzybów ani gniazd ptasich. Na obszarze planowanej inwestycji, występują drzewa przydrożne (jesion wyniosły, robinia akacjowa, wierzba Iwa, olsza czarna), skupiska samosiewów klonu jesionolistnego oraz roślinność trawiasta. W związku z realizacją inwestycji nie jest planowana wycinka drzew lub krzewów.

W pobliżu zadrzewień nieprzeznaczonych do usunięcia prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością oraz należy je zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez np. wygrodzenie 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 będzie wynikał z przedmiaru robót. Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową. Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce i materiały będzie następujące: masa mineralno-bitumiczna – ok. 1600 Mg, kruszywo łamane twarde – ok. 1400 Mg, piasek – ok. 800 Mg, geosiatka – 1700 m², rury do kanału technologicznego o śr. 110 mm – ok. 1700 m, studnie żelbetowe/PEHD – ok. 12 szt., elementy oznakowania drogi – ok. 43 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 odległości od zbiornika wodnego, 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,

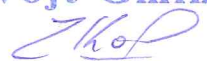
intensywność i złożoność oddziaływań uznać należy, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana z znaczącym oddziaływaniem na środowisko.

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