

ORS.6220.4.4.2020

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku- Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256, 695) oraz art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.)(dalej: *ustawa oos*) i § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Boguty-Pianki, ul. Aleja Papieża Jana Pawła II 45, 07-325 Boguty-Pianki z dnia 19 maja 2020 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na **Przebudowie drogi gminnej nr 26022W w km 0+000-1+995 w miejscowości Drewnowo-Gołyń planowanego na terenie działek: nr 39 w miejscowości Białe-Kwaczoly, obręb geodezyjny nr 0001 oraz nr 138 w miejscowości Drewnowo-Gołyń, obręb geodezyjny nr 0010,**

orzekam:

- I. Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**
- II. Określam warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 1 lit. b lub c ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:**
 - 1) przed przystąpieniem do prac dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, a także analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej;
 - 2) drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie oddziaływania inwestycji przeznaczone do adaptacji, zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, przemarznięciem i przesuszeniem, zgodnie ze sztuką ogrodniczą; zakazuje się składowania materiałów budowlanych w zasięgu koron drzew;
 - 3) wykopy i miejsca prac ziemnych na czas realizacji inwestycji zabezpieczyć np. gęstą metalową siatką, tak aby zapobiec wpadaniu w pułapkę płazów i innych drobnych zwierząt; wykopy kontrolować i uwalniać uwięzione zwierzęta;
 - 4) w okresie migracji płazów teren inwestycji zabezpieczyć przed wtargnięciem płazów np. poprzez budowę płotków oraz kierować strumień migracji płazów poza teren inwestycji;
 - 5) po zakończeniu prac budowlanych teren przeznaczony w pasie drogowym pod powierzchnię biologicznie czynną obsiać mieszaną traw.
- III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji**

UZASADNIENIE

W dniu 19 maja 2020 r. Gmina Boguty-Pianki wystąpiła do Wójta Gminy Boguty-Pianki z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie

drogi gminnej nr 26022W w km 0+000-1+995 w miejscowości Drewnowo-Gołyń planowanego na terenie działek: nr 39 w miejscowości Białe-Kwaczóły, obręb geodezyjny nr 0001 oraz nr 138 w miejscowości Drewnowo-Gołyń, obręb geodezyjny nr 0010.

Długość odcinka przebudowywanej drogi wynosi 1995 m. Przedmiotowa droga jest drogą klasy D (dojazdowa) o nawierzchni asfaltowej posiadającej liczne nierówności i deformacje. Szerokość nawierzchni jest zmienna od 4,00 m do 5,00 m. Istniejące pobocza gruntowe są zawyżone, co utrudnia sukcesywny spływ wód opadowych. Wody opadowe i roztopowe są zagospodarowywane w większości w granicach działki drogowej, woda częściowo zalega na jezdni i spływa do istniejących rowów. Droga przebiega w większości przez tereny niezabudowane.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi-L (lokalna);
- szerokość jezdni- 5,5 m;
- szerokość poboczy- 0,75 m;
- nośność- 100 kN/oś;
- prędkość projektowa- 50 km/h;
- kategoria ruchu KR2.

Przebudowa drogi obejmować będzie wykonanie:

- 15 cm warstwy odcinającej;
- 10 cm podbudowy z kruszywa niezwiązanego;
- 4 cm warstwy wiążącej;
- 4 cm warstwy ścieralnej.

O wszczęciu postępowania zawiadomiono strony dnia 19 maja 2020 r., zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś.

Wnioskowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko została zaliczona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym Wójt Gminy Boguty-Pianki wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie; Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ostrowi Mazowieckiej o opinie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu.

Pismem z dnia 2 czerwca 2020 r. (data wpływu do tut. organu: 04.06.2020 r.) znak: ZNS.471.21.2020.AK Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrowi Mazowieckiej stwierdził, że przeprowadzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenie raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest wymagane.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim pismem znak: LU.ZZŚ.2.4360.14m.2020.KK w dniu 8 czerwca 2020 r. uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”. Organ ten

nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne.

Dnia 30 czerwca 2020 r. (data wpływu do tut. organu 01.07.2020 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem znak: WOOŚ-I.4220.734.2020.BS wezwał Wójta Gminy Boguty-Pianki do uzupełnienia dokumentacji. Dnia 1 lipca 2020 r. dokumentacja została uzupełniona o oświadczenie wraz z uzasadnieniem, czy wnioskodawca jest podmiotem zależnym od jednostki samorządu terytorialnego, dla którego organem wykonawczym w rozumieniu art. 24m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym jest organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W piśmie z dnia 14 lipca 2020 r. znak: WOOŚ-I.4220.734.2020.BS.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łączne uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określając jednocześnie warunki realizacji tego przedsięwzięcia. Organ prowadzący postępowanie uwzględnił opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, określając w pkt 1) – 5) sentencji warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji inwestycji.

Dnia 1 lipca 2020 r. zawiadomiono strony postępowania o niezataświenu sprawy w terminie oraz o wyznaczeniu nowego terminu do 30 sierpnia 2020 r.

W dniu 14 lipca 2020 r. zawiadomiono strony postępowania o możliwości zapoznania się oraz wypowiedzenia w sprawie zebranego materiału dowodowego, dotyczącego przedmiotowego wniosku.

Biorąc po uwagę opinie organów oraz uwzględniając łącznie kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, Wójt Gminy Boguty-Pianki stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Uwzględniając kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ww. ustawy przeanalizowano:

1) rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia:

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 260220W w km 0+000 – 1+995 w miejscowości Drewnowo – Gołyń oraz Białe-Kwaczóły. Długość odcinka wynosi 1 995 m. Droga przebiega w większości przez tereny niezabudowane.

Parametry stanu po przebudowie drogi :

Klasa drogi: typu L – lokalna;

Szerokość jezdni: 5,5 m;

Rodzaj poboczy i szerokość: gruntowe szer. 0,75 m;

Nośność: 100 kN/oś;

Prędkość projektowa: 50 km/h;

Kategoria ruchu: R 2.

W zakres inwestycji wchodzi:

- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 5 m;
- wykonanie obustronnych poboczy z kruszywa łamanego o szerokości 0,75 m;
- oczyszczenie i odtworzenie rowów.

Rzędna dna wykopu pod warstwy konstrukcyjne jezdni na głębokość 33 cm tj.:

- 4 cm warstwa ścieralna;
- 4 cm warstwa wiążąca;
- 10 cm podbudowa z kruszywa niezwiązanego;
- 15 cm warstwa odcinająca.

Nawierzchnia asfaltowa zlokalizowana będzie powyżej lustra wody. Nie będzie zachodziła konieczność odwodnienia wykopów. Ewentualne wody opadowe będą pozostawione do naturalnego wyschnięcia.

Łączna powierzchnia terenu zajętego pod inwestycję – około 21 945,00 m².

Łączna powierzchnia jezdni, poboczy i zjazdów – około 13 167,00 m².

Materiał na nawierzchnię:

- mieszanka mineralno-asfaltowa produkowana w technologii na gorąco w otaczarni będzie dowożona w miejsce wbudowania samochodami samowyładowczymi. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi. Kruszywo wykorzystywane do wykonania nawierzchni zjazdów i poboczy, dostarczane będzie transportem samochodowym.

Przewidywana ilość wybranych materiałów wykorzystanych do przebudowy drogi:

- kruszywo – około 30 000 Mg,
- grunt stabilizowany cementem – około 7 197 m³,
- beton asfaltowy – około 23 940 Mg

Wszystkie materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać Aprobaty Techniczne IBDiM lub certyfikaty zgodności z Polską Normą, a tym samym są dopuszczone do stosowania przez Państwowy Instytut Higieny.

W fazie eksploatacji wystąpi niewielkie zapotrzebowanie na piasek i sól do zimowego utrzymania dróg.

Na etapie realizacji inwestycji woda do utrzymania odpowiedniej wilgotności podbudowy z kruszywa zostanie dowieziona beczkowozem w ilości 5000 m³. Woda użyta do zwilżenia podbudowy z kruszywa łamanego zostanie pozostawiona do naturalnego odparowania.

W związku z projektowanym przedsięwzięciem powstawać będą ścieki:

- a) w okresie inwestycyjnym - ścieki sanitarno-socjalne powstające w wyniku zabiegów higieniczno-sanitarnych pracowników zatrudnionych przy budowie (barakowóz i TOY-TOY). Ścieki te będą okresowo wywożone do oczyszczalni ścieków przez firmę posiadającą koncesję na wywóz ciekłych odpadów.
- b) w okresie eksploatacyjnym - ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych, które będą odprowadzane poza korpus drogi przez pobocze.

Zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w okresie eksploatacyjnym nie będą powstawały ścieki technologiczne. Ewentualne odpady komunalne powstające w okresie inwestycyjnym będą wywożone przez firmę posiadającą koncesję na wywóz odpadów komunalnych. Gruz powstały w wyniku budowy drogi zostanie zagospodarowany zgodnie ze wskazaniami Inwestora. Masy ziemne powstałe w związku z realizacją inwestycji zostaną zagospodarowane zgodnie ze wskazaniami Inwestora.

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej. Maszyny przewidziane do realizacji robót posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Natomiast asfalt lub cement z zakładów petrochemicznych lub z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami. Jedynie niewielkie ilości energii elektrycznej będą potrzebne do oświetlenia – ze

względów bezpieczeństwa miejsc robót w porze nocnej oraz do zasilania zaplecza budowy. Nie przewiduje się lokalizowania na przedmiotowym obszarze jak również w jego sąsiedztwie stacjonarnych wytwórni budowlanych. Ponadto konieczne będzie doprowadzenie zasilania energetycznego do zaplecza budowy, a także zapewnienie dostaw paliwa do maszyn i pojazdów. Prace drogowe będą prowadzone przy użyciu specjalistycznego sprzętu i maszyn oraz przy wykorzystaniu samochodów ciężarowych dla dowozu materiałów.

2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- działki przeznaczone pod przebudowę to działki o funkcji pasa drogowego. W wyniku przebudowy drogi nie przewiduje się wzrostu liczby samochodów poruszających się po niej. Na ww. drodze nie ogranicza się ilości poruszających się po niej pojazdów o dopuszczalnej masie do 100 kN/ós.;
- zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.)), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie jednolitej części wód o nazwie „Pukawka” o kodzie PLRW200017266729 i typie abiotycznym: potok nizinny piaszczysty (17);
- przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWP) oznaczonych kodem PLGW200055 i nie jest zlokalizowane w granicach obszaru Głównego Zbiornika Wód Podziemnych;
- inwestycja nie ingeruje w warunki gruntowo - wodne na danym terenie, nie zmienia stanu wody gruntowej ani kierunku odpływu ze źródeł. Rozwiązania techniczno-technologiczne, które będą ujęte w projekcie spowodują, że wykonawstwo i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych, przez co nie wpłynie na pogorszenie stanu ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych;
- planowane przedsięwzięcie nie przyczyni się do zmiany obecnie występującego stanu/potencjału ekologicznego JCWP. W miejscu planowanej realizacji inwestycji oraz w rejonie inwestycji nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek. Wg danych RZGW na obszarze RZGW w Warszawie nie zostały ustanowione obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych;
- na obszarze realizacji przedsięwzięcia oraz na obszarze oddziaływania przedsięwzięcia brak jest przedsięwzięć zrealizowanych oraz realizowanych, które mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem;
- teren przeznaczony pod planowaną inwestycję, położony jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. O ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz 55).

3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w powyższych punktach:

- działki przeznaczone pod przebudowę to działki o funkcji pasa drogowego i są wykorzystywane zgodnie z ich przeznaczeniem;
- w chwili obecnej przejazd drogą ze względu na nierówności i jakość nawierzchni jest utrudniony,

powoduje to zwiększenie czasu przejazdu, wytwarzanie hałasu od kół pojazdów, zwiększenie zużycia paliwa o co za tym idzie ilości emitowanych do atmosfery spalin, zwiększenie szybkości zużycia układów amortyzujących w samochodach. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na likwidację niniejszych utrudnień i poprawę stanu środowiska. Zastosowane technologie i materiały do budowy nawierzchni są typowymi i sprawdzonymi technologiami, neutralnymi dla środowiska naturalnego i nie stanowią dla niego zagrożenia;

- przy realizacji inwestycji drogowej nie zachodzi potrzeba usunięcia drzew;
- projektowana przebudowa ma na celu dostosowanie parametrów technicznych do obowiązujących normatywów drogowych, powstrzymać daleko posunięte procesy destrukcji obiektu budowlanego i pozytywnie wpłynąć na otaczające środowisko. Jednocześnie wpłynie pozytywnie na otaczające środowisko naturalne;
- analizowane przedsięwzięcie będzie realizowane w miejscu istniejącej sieci dróg będącej częścią układu komunikacyjnego regionu. Wykonana budowa trasy poprawi warunki komunikacji przyległego terenu. Przebudowa nawierzchni drogowej i wzmocnienie jej do 80 kN/oś przyczyni się do zwiększenia komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu, a także podniesie walory estetyczne terenu i spowoduje zmniejszenie emisji pyłu i hałasu. Poruszanie się pojazdów po nawierzchni będącej w dobrym stanie technicznym spowoduje zmniejszenie zużycia paliwa co z kolei przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych do powietrza atmosferycznego szkodliwych dla środowiska tlenków CO i NOX. Wykonanie nawierzchni bitumicznej poprawi warunki odprowadzania wód opadowych poza korpus drogi co wpłynie pozytywnie na stan środowiska;
- na etapie budowy obiektu przewidziano wykonanie działań zabezpieczających środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem, polegających na uszczelnieniu placów postoju maszyn budowlanych poprzez ich utwardzenie i stosowanie maszyn w pełni sprawnych technicznie, bez możliwości wycieków płynów eksploatacyjnych. Dodatkowo dla zabezpieczenia ewentualnych awarii wycieku substancji ropopochodnych zaplecze budowy będzie wyposażone w sorbenty;
- w okresie realizacji inwestycji maksymalne stężenia zanieczyszczeń emitowanych z silników maszyn i urządzeń pracujących na analizowanym terenie w czasie trwania inwestycji będą nie większe od dopuszczalnych stężeń tych zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87 z 2010 r.);
- maksymalne stężenia zanieczyszczeń emitowanych z silników pojazdów poruszających się po analizowanym terenie w okresie eksploatacji będą nie większe od dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87 z 2010 r.);
- inwestycja nie oddziałuje transgranicznie na środowisko oraz nie zalicza się do transeuropejskiej sieci drogowej;
- na obszarze realizacji przedsięwzięcia oraz na obszarze oddziaływania przedsięwzięcia brak jest przedsięwzięć zrealizowanych oraz realizowanych, które mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Przeprowadzona analiza i ocena lokalizacji oraz skali planowanego przedsięwzięcia, dokonana w oparciu o zgromadzone dokumenty i obowiązujące przepisy pozwala stwierdzić, iż przy zastosowaniu działań mających na celu zapobieganie lub ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko, przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, zachowana zostanie należyta dbałość o środowisko oraz bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi funkcjonowanie przedsięwzięcia.

Mając na względzie powyższe orzeczono jak w sentencji.

Integralną część niniejszej decyzji stanowi Załącznik Nr 1, zawierający charakterystykę przedsięwzięcia, co wynika z treści art. 84 ust. 2 ww. ustawy ooś.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce, za pośrednictwem Wójta Gminy Boguty-Pianki, w terminie 14 dni od daty doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna

WÓJT
Jędrzej Michał Drewnowski

Otrzymują:

1. Gmina Boguty-Pianki, ul. Aleja Papieża Jana Pawła II 45, 07-325 Boguty-Pianki;
2. A.A.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie;
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie:
 - 1) W Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Boguty-Pianki;
 - 2) Na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Boguty-Pianki;
 - 3) Na tablicy ogłoszeń Sołtysa wsi Drewnowo-Gołyń;
 - 4) Na tablicy ogłoszeń Sołtysa wsi Białe-Kwaczóły;
 - 5) W miejscu planowanego przedsięwzięcia.

Załącznik nr 1

do decyzji Wójta Gminy Boguty-Pianki

nr ORS.6220.4.4.2020 z dnia 3 sierpnia 2020 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na:

„Przebudowie drogi gminnej nr 26022W w km 0+000-1+995 w miejscowości Drewnowo-Gołyń”

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 26022W w km 0+000 – 1+995 w miejscowości Drewnowo – Gołyń oraz Białe-Kwaczoły. Długość odcinka wynosi 1 995 m. Droga gminna klasy D posiada nawierzchnie asfaltową, która z uwagi na długi okres eksploatacji bez remontu posiada liczne nierówności i deformacje. Szerokość nawierzchni jest zmienna od 4,00-5,00m i wymaga regulacji. Istniejące pobocza gruntowe są zawyżone, co utrudnia sukcesywny spływ wód opadowych. Wody opadowe i roztopowe są zagospodarowywane w większości w granicach działki drogowej, woda częściowo zalega na jezdni i spływa do istniejących rowów. Początek przyjęto w km 0+000, a koniec w km 1+995. Długość odcinka wynosi 1 995 m. Droga przebiega w większości przez tereny niezabudowane.

Parametry stanu istniejącej drogi :

Klasa drogi:	typu D – dojazdowa;
Szerokość jezdni:	zmienna 4 – 5m;
Rodzaj poboczy i szerokość:	gruntowe nie regularne;
Nośność:	nieokreślona;
Prędkość projektowa:	nieokreślona;
Kategoria ruchu:	KR 1

Stan projektowany:

Parametry stanu po przebudowie drogi :

Klasa drogi:	typu L – lokalna;
Szerokość jezdni:	5,5 m;
Rodzaj poboczy i szerokość:	gruntowe szer. 0,75 m;
Nośność:	100 kN/oś;
Prędkość projektowa:	50 km/h;
Kategoria ruchu:	KR 2.

W zakres inwestycji wchodzi:

Rzędna dna wykopu pod warstwy konstrukcyjne jezdni na głębokość 33 cm tj.:

- 4 cm warstwa ścieralna;
- 4 cm warstwa wiążąca;
- 10 cm podbudowa z kruszywa niezwiązanego;
- 15 cm warstwa odcinająca.

Zlokalizowana będzie powyżej lustra wody. Nie będzie zachodziła konieczność odwodnienia wykopów. Ewentualne wody opadowe będą pozostawione do naturalnego wyschnięcia.

- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego o szerokości 5 m;

- wykonanie obustronnych poboczy z kruszywa łamanego o szerokości 0,75 m;
- oczyszczenie i odtworzenie rowów.

Zakres przedsięwzięcia oraz parametry zalicza planowaną inwestycję zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Na etapie realizacji inwestycji woda do utrzymania odpowiedniej wilgotności podbudowy z kruszywa zostanie dowieziona beczkowozem w ilości 5000 m³. Woda użyta do zwilżenia podbudowy z kruszywa łamanego zostanie pozostawiona do naturalnego odparowania.

1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystania i pokryciu nieruchomości szatą roślinną

Łączna powierzchnia terenu zajętego pod inwestycję – około 21 945 m².

Łączna powierzchnia jezdni, poboczy i zjazdów – około 13 167 m².

Działki przeznaczone pod przebudowę to działki o funkcji pasa drogowego.

Droga posiadająca nawierzchnię z kruszywa i wykorzystywana jest zgodnie z jej przeznaczeniem, przejazd ze względu na nierówności i jakość nawierzchni utrudniony, powoduje to zwiększenie czasu przejazdu, wytwarzanie hałasu od kół pojazdów, zwiększenie zużycia paliwa o co za tym idzie ilości emitowanych do atmosfery spalin, zwiększenie szybkości zużycia układów amortyzujących w samochodach. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na likwidację niniejszych utrudnień i poprawę stanu środowiska. Wzdłuż drogi zlokalizowane są wjazdy na przyległe działki i drogi boczne. Przy realizacji inwestycji drogowej nie zachodzi potrzeba usunięcia drzew. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane są powierzchniowo na pobocze i do rowów o nieumocnionym dnie (zielonych). Wody odprowadzane z tego typu drogi nie wymagają podczyszczania.

2. Rodzaj technologii

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej. Maszyny przewidziane do realizacji robót posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy.

Natomiast asfalt lub cement z zakładów petrochemicznych lub z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami. Jedynie niewielkie ilości energii elektrycznej będą potrzebne do oświetlenia – ze względów bezpieczeństwa miejsc robót w porze nocnej oraz do zasilania zaplecza budowy. Nie przewiduje się lokalizowania na przedmiotowym obszarze jak również w jego sąsiedztwie stacjonarnych wytwórni budowlanych. Ponadto konieczne będzie doprowadzenie zasilania energetycznego do zaplecza budowy, a także zapewnienie dostaw paliwa do maszyn i pojazdów. Prace drogowe będą prowadzone przy użyciu specjalistycznego sprzętu i maszyn oraz przy wykorzystaniu samochodów ciężarowych dla dowozu materiałów.

Materiał na nawierzchnię:

- mieszanka mineralno-asfaltowa produkowana w technologii na gorąco w otaczarni będzie dowożona w miejsce wbudowania samochodami samowyładowczymi. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi.

Kruszywo wykorzystywane do wykonania nawierzchni zjazdów i poboczy, dostarczane będzie transportem samochodowym. Warstwy wbudowywane będą za pomocą układarki i zagęszczane walcami samojezdnymi.

Zastosowane technologie i materiały do budowy nawierzchni są typowymi i sprawdzonymi technologiami,

neutralnymi dla środowiska naturalnego i nie stanowią dla niego zagrożenia.

Konstrukcja jezdni składała będzie się z poszczególnych warstw tj.

- 4 cm warstwa ścieralna
- 4 cm warstwa wiążąca
- 10 cm podbudowa z kruszywa niezwiązanego
- 15 cm warstwa odcinająca

Projekt nie przewiduje korytowania korony drogi, wymienione warstwy wykonane będą na wyprofilowanej nawierzchni drogi szutrowej obecnie istniejącej. Rowy w pasie drogowym obecnie istnieją- projekt przewiduje ich podczyszczenie lub w przypadku całkowitej degradacji ich odtworzenie.

Na przedmiotowej inwestycji nie zachodzi potrzeba wykonywania wykopów które wpływały by na warunki gruntowo- wodne.

3. Ewentualne warianty realizacji przedsięwzięcia

Inwestycja będzie realizowana zgodnie z opracowaną dokumentacją projektową. Nie przewidziano wariantowania przedsięwzięcia.

4. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii w fazie realizacji i eksploatacji.

Wszystkie wykorzystane surowce, materiały, energia, woda potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych. Ilość wszystkich materiałów i mediów uzależniona będzie od czasu wykonania robót przez Wykonawcę prac budowlanych.

Przewidywana ilość wybranych materiałów wykorzystanych do przebudowy drogi:

- kruszywo – około 30 000 Mg,
- grunt stabilizowany cementem – około 7 197 m³,
- beton asfaltowy – około 23 940 Mg.

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej – systemem liniowym. Maszyny/sprzęt przewidziany do realizacji robót drogowych posiadają własne środki napędowe i nie wymagają zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Natomiast mieszanka bitumiczna z wytwórni stacjonarnej. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami lub pobierana z wodociągu.

W fazie eksploatacji wystąpi niewielkie zapotrzebowanie na piasek i sól do zimowego utrzymania dróg.

5. Rozwiązania chroniące środowisko

Projektowana przebudowa ma na celu dostosowanie parametrów technicznych do obowiązujących normatywów drogowych, powstrzymać daleko posunięte procesy destrukcji obiektu budowlanego i pozytywnie wpłynąć na otaczające środowisko. Jednocześnie wpłynie pozytywnie na otaczające środowisko naturalne.

Wszystkie materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać Aprobaty Techniczne IBDiM lub certyfikaty zgodności z Polską Normą, a tym samym są dopuszczone do stosowania przez Państwowy Instytut Higieny.

Odpady powstające przy robotach rozbiórkowych, takie jak frezowana nawierzchnia bitumiczna, elementy betonowe, nadają się do powtórnego wykorzystania i powinny być odwiezione na składowisko. Elementy metalowe pochodzące z rozbiórki powinny być odwiezione do składnicy złomu.

Odpady budowlane pochodzące z rozbiórki powinny być odwiezione na składowisko odpadów.

Opakowania pozostałe po ewentualnym zużyciu farb i żywic powinny być utylizowane w zakładach utylizacji posiadających odpowiednie uprawnienia.

Wszystkie prefabrykowane, gotowe elementy przewidziane do wbudowania zostaną zabezpieczone antykorozyjnie w wytwórni u producenta jak np. bariery i barieroporęcze.

Do dokumentacji odbiorowej należy dołączyć dokumenty świadczące o zagospodarowaniu materiałów odpadowych zgodnie z zasadami ochrony środowiska.

Analizowane przedsięwzięcie będzie realizowane w miejscu istniejącej sieci dróg będącej częścią układu komunikacyjnego regionu. Wykonana budowa trasy poprawi warunki komunikacji przyległego terenu. Przebudowa nawierzchni drogowej i wzmocnienie jej do 80 kN/oś przyczyni się do zwiększenia komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu, a także podniesie walory estetyczne terenu i spowoduje zmniejszenie emisji pyłu i hałasu. Poruszanie się pojazdów po nawierzchni będącej w dobrym stanie technicznym spowoduje zmniejszenie zużycia paliwa co z kolei przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych do powietrza atmosferycznego szkodliwych dla środowiska tlenków CO i NOX. Wykonanie nawierzchni bitumicznej poprawi warunki odprowadzania wód opadowych poza korpus drogi co wpłynie pozytywnie na stan środowiska.

W wyniku przebudowy drogi nie przewiduje się wzrostu liczby samochodów poruszających się po niej. Na ww. drodze nie ogranicza się ilości poruszających się po niej pojazdów o dopuszczalnej masie do 100 kN/oś. Dopuszczalna prędkość na projektowanej drodze zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. nr 98 poz. 602 z dnia 19 sierpnia 1997 r. ze zmianami).

Na etapie budowy obiektu przewidziano wykonanie działań zabezpieczających środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem, polegających na uszczelnieniu placów postoju maszyn budowlanych poprzez ich utwardzenie i stosowanie maszyn w pełni sprawnych technicznie, bez możliwości wycieków płynów eksploatacyjnych. Dodatkowo dla zabezpieczenia ewentualnych awarii wycieku substancji ropopochodnych zaplecze budowy będzie wyposażone w sorbenty zestawu będą umieszczony w punkcie ogólnodostępnym :

- Wanny sorpcyjne
- Wanny wychwytowe pod beczki
- Ekologiczne koce sorpcyjne
- Sorbent sypki o wysokiej chłonności
- Mobilne zestawy ekologiczne

Szczegóły:

- pojemnik: 120 litrów.

Dostępne wersje zestawu:

- uniwersalne,
- olejowe.

Zestaw zawiera:

- arkusze sorpcyjne 30 szt.,
- rękaw sorpcyjny 6 szt.,
- poduszka sorpcyjna 5 szt.,
- sorbent w granulacie: 10 kg,

- gogle / rękawice / półmaska,
- worek na odpad niebezpieczny 10 szt.,
- odłuszczacze w spryskiwaczu: 2 litry,
- zmiotka / szufelka.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się innych zagrożeń dla warunków gruntowo - wodnym jak sytuacje losowe tj. np. kolizje drogowe, awaryjne wycieki płynów eksploatacyjnych z pojazdów. Przy tego typu zdarzeniach niezwłocznie reagują służby porządkowe (które posiadają na wyposażeniu sorbenty i inne środki do usuwania cieczy ropopochodnych). Jest to droga gminna służąca mieszkańcom okolicznych miejscowości przez co natężenie ruchu jest niewielkie.

6. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego § 21 ust. 2 wody opadowe lub roztopowe pochodzące z drogi tej klasy mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi po uprzednim oczyszczeniu.

Emisja niezorganizowana

Zanieczyszczenia do powietrza atmosferycznego, zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w wyniku funkcjonowania analizowanego układu drogowego będą emitowane w sposób niezorganizowany. Zanieczyszczenia te będą powstawały w okresie inwestycyjnym w wyniku pracy maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie budowlanym oraz w okresie eksploatacji podczas ruchu pojazdów mechanicznych (spalanie paliwa w silnikach).

Emisja zanieczyszczeń w okresie inwestycyjnym

Przyjęte zostało, że w okresie realizacji inwestycji maksymalne stężenia zanieczyszczeń emitowanych z silników maszyn i urządzeń pracujących na analizowanym terenie w czasie trwania inwestycji będą nie większe od dopuszczalnych stężeń tych zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn.26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87 z 2010 r.).

Emisja zanieczyszczeń w okresie eksploatacji drogi

Maksymalne stężenia zanieczyszczeń emitowanych z silników pojazdów poruszających się po analizowanym terenie w okresie eksploatacji będą nie większe od dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87 z 2010 r.).

Emisja ścieków

W związku z projektowanym przedsięwzięciem powstawać będą ścieki:

- a) w okresie inwestycyjnym** - ścieki sanitarno-socjalne powstające w wyniku zabiegów higieniczno-sanitarnych pracowników zatrudnionych przy budowie (barakowóz i TOY-TOY). Ścieki te będą okresowo wywożone do oczyszczalni ścieków przez firmę posiadającą koncesję na wywóz ciekłych odpadów.
- b) w okresie eksploatacyjnym** - ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych, które będą odprowadzane poza korpus drogi przez pobocze.

Zarówno w okresie inwestycyjnym, jak i w okresie eksploatacyjnym nie będą powstawały ścieki technologiczne.

Emisja odpadów

Ewentualne odpady komunalne powstające w okresie inwestycyjnym będą wywożone przez firmę posiadającą koncesję na wywóz odpadów komunalnych.

Gruz powstały w wyniku budowy drogi zostanie zagospodarowany zgodnie ze wskazaniami Inwestora.

Masy ziemne powstałe w związku z realizacją inwestycji zostaną zagospodarowane zgodnie ze wskazaniami Inwestora.

Emisja hałasu

Źródłem emisji hałasu na odcinku trasy będzie ruch samochodowy, a w wyniku podniesienia parametrów technicznych nawierzchni emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu.

WÓJT
Jędrzej Michał Drewnowski