

Charakterystyka przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi gminnej
w miejscowości Dąbek”**.

1. Inwestor:

**Gmina Stupsk
ul. H. Sienkiewicza 10
06-561 Stupsk**

2. Nazwa przedsięwzięcia:

„Rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Dąbek”

3. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane do zrealizowania przedsięwzięcie usytuowane jest na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi 406/2, 412, 458, 582, 590/1, 590/2, 591, 592, 593/1, 593/2, 645, 646, 650, 651, 668, 669, 670, 672, 673, 862/1 – obręb 0007 Dąbek, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie. Inwestycja położona jest w zachodniej części Gminy Stupsk, w odległości 9 km na zachód od siedziby gminy. Teren przyległy do drogi stanowią obszary gruntów rolnych, łąki, nieużytki oraz na krótkim odcinku zabudowa zagrodowa. Projektowana droga stanowi część układu komunikacyjnego obsługującego miejscowość Dąbek i gminę Stupsk. Jest drogą klasy „D” (dojazdowa), zapewnia obsługę komunikacyjną przyległego obszaru jako dojazd do pól i siedlisk. Istniejąca droga posiada obecnie nawierzchnię z kruszywa naturalnego. Część projektowanego odcinka jest odwadniana za pomocą rowu drogowego lewostronnego. Na obszarze, przez który przebiega droga zostanie utrzymany ruch dwukierunkowy, na całym odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano wszystkie elementy o wymiarach odpowiadających wymaganiom określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Rozmieszczenie tych elementów bezkolizyjnie dostosowano do istniejącego zagospodarowania terenu i usytuowania urządzeń infrastruktury technicznej. Odwodnienie drogi zapewniono poprzez zaprojektowanie rowów drogowych, przepustów poprzecznych i przepustów pod zjazdami. Rozwiązanie wysokościowe dostosowano do istniejącego zagospodarowania zjazdów na pola i do posesji, istniejących ogrodzeń, nie zachodzi potrzeba wydzielania terenów zieleni. Projektowane rozwiązanie nie zmienia istniejących uwarunkowań geotechnicznych i hydrogeologicznych, nie występują tu tereny zalewowe. Rozbudowa drogi pozostaje bez wpływu na uwarunkowania ochrony środowiska, z uwagi na obecne i prognozowane natężenie ruchu, nie wystąpi zjawisko nadmiernego hałasu.

Podstawowe parametry techniczne drogi, to:

- klasa drogi – D,
- nośność podłoża – G1, G4,
- głębokość przemarzania – 1,00 m (II strefa),

- konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego – KR1,
- nośność nawierzchni – 115 kN,
- spadek poprzeczny nawierzchni jezdni jednostronny i daszkowy – 2%,
- szerokość jezdni – 3,5 m,
- szerokość jezdni na mijankach – 5 m,
- szerokość pobocza – 1,25 m,

Planuje się wykonanie:

- warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 grubości warstwy po zagęszczeniu 4 cm, na powierzchni – 10 059,5 m²,
- warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 grubości warstwy po zagęszczeniu 5 cm, na powierzchni – 10 427,92 m²,
- poboczy z kruszywa naturalnego, stabilizowanego mechanicznie – 6 977,5 m²,
- odtworzenia rowów drogowych oraz rowów drogowych długości łącznej – 2 610 m,
- przepustów rurowych pod zjazdami z rur z tworzywa sztucznego HDPE SN 8, średnicy 600 mm, łącznej długości – 18 m, wraz ze ściankami czołowymi,
- przepustów rurowych pod zjazdami z rur z tworzywa sztucznego HDPE SN 8, średnicy 400 mm, łącznej długości – 80 m, wraz ze ściankami czołowymi,
- oczyszczenia istniejących przepustów rurowych pod zjazdami, łącznej długości – 62 m,
- oznakowania pionowego

Droga przewidziana do realizacji umożliwi połączenie komunikacyjne obszaru upraw rolnych i siedlisk w miejscowości Dąbek z siecią dróg gminnych i powiatowych. Projektowana droga urządzona będzie w ten sposób, aby umożliwić dwukierunkowy ruch pojazdów. Konstrukcja jezdni wykonana zostanie z betonu asfaltowego ułożonego na podbudowie z kruszywa łamanego i istniejącej obecnie nawierzchni żwirowej. Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi w pasie istniejącym oraz z pozyskaniem części terenu z działek przyległych aby uzyskać wymaganą przepisami szerokość pasa drogowego. Sposób zagospodarowania i użytkowania terenu częściowo ulegnie zmianie. Dla prawidłowej rozbudowy drogi koniecznym jest usunięcie drzew, kolidujących z jej rozbudową w ilości 6 szt. Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych typowych technologii, występujących w budownictwie drogowym.

Wszystkie elementy przekroju poprzecznego będą spełniać wymagania dotyczące bezpieczeństwa ruchu, nośności i stateczności konstrukcji, odpowiednich warunków użytkowych. Realizacja przedmiotu zamówienia ma zapewnić poprawę komfortu użytkowników drogi i poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu.

Projektowany odcinek należy do pierwszej kategorii geotechnicznej, która obejmuje posadowienie niewielkich obiektów budowlanych, o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych. Geotechniczne warunki posadowienia obiektu ustalono w oparciu o:

- analizę danych archiwalnych,
- obserwacji geodezyjnej zachowania się obiektów sąsiednich,
- wykopów sondażowych i analizy makroskopowej podłoża w otoczeniu drogi.

Teren położony jest na jednostce geomorfologicznej Wzniesienia Mławskie

w makroregionie Niziny Północnomazowieckiej i usytuowany jest w jej centralnej części. Pod względem podziału geomorfologicznego przedmiotowe drogi znajdują się w obrębie wysoczyzny morenowej. Jednostka zbudowana jest z osadów wodnolodowcowych piaszczystych zdeponowanych na starszym podłożu zbudowanym z glin zwałowych. Rzędne terenu oscylują w zakresie ok. 133 – 136 m n.p.m.. Zwierciadło wody podziemnej nie zostało osiągnięte w żadnym z otworów geotechnicznych. Według materiałów archiwalnych zwierciadło wody pierwszego poziomu wodonośnego powinno znajdować się na poziomie 130 m n.p.m., tj. na głębokości ok 3m pod powierzchnią terenu w części południowej badanego terenu oraz 4-5 pod powierzchnią terenu w części północnej.

Budowa geologiczna została rozpoznana do głębokości 3,0 m pod powierzchnią terenu. Powierzchniową warstwę stanowią grunty nasypowe (nawierzchnia obecnej drogi) w postaci piasków z kamieniami. Poniżej we wszystkich otworach udokumentowano osady niespoiste (piaszczyste) w obrębie których wydzielono dwie warstwy geotechniczne (IA i IB) w stanie średnio zagęszczonym. Seria piaszczysta w otworach tworzyła podkład sięgający głębokości od 0,6 do 2,6 m p.p.t. Poniżej udokumentowano osady spoiste w postaci glin piaszczystych w stanie twardo plastycznym (warstwy IIA, IIB i IIC).

W żadnym z otworów nie udokumentowano występowania wody gruntowej. Przypowierzchniowa warstwa nasypów ze względu na wieloletnie obciążenie ruchem pojazdów uległa znacznej konsolidacji. W nasypie nie wskazano domieszek wskazujących na jego osłabienie. Nasyp w każdym z punktów zbudowany był z gruntów mineralnych (piaski grube) z domieszkami kamieni. Nowoprojektowana nawierzchnia, posadowiona będzie bezpośrednio na gruntach rodzimych / nasypach. Punktowych wymian gruntu należy dokonać na odcinkach gdzie stwierdzone zostaną ewentualne osłabienia podłoża (np. nasyp niekontrolowany, grunty słabonośne).

4. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną:

Istniejąca droga posiada obecnie nawierzchnię z kruszywa naturalnego, okształconą poprzecznie i podłużnie. Wymagającą kilkukrotnych w ciągu roku zabiegów profilowania i zagęszczania, aby zapewnić przejezdność. Teren przyległy do drogi stanowią obszary gruntów rolnych, łąki, nieużytki oraz na krótkim odcinku zabudowa zagrodowa. Projektowana droga stanowi część układu komunikacyjnego obsługującego miejscowość Dąbek i gminę Stupsk, jest drogą klasy „D” (dojazdowa). Zapewnia obsługę komunikacyjną przyległego obszaru jako dojazd do pól i siedlisk. Łączna długość projektowanej drogi wynosi ok. 2 791 m. Dla prawidłowej rozbudowy drogi koniecznym jest usunięcie drzew kolidujących z planowaną rozbudową, w ilości 6 szt.

W ramach realizacji planuje się wykonanie:

- warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 grubości warstwy po zagęszczeniu 4 cm, na powierzchni – 10 059,5 m²,
- warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 grubości warstwy po zagęszczeniu 5 cm, na powierzchni – 10 427,92 m²,
- poboczy z kruszywa naturalnego, stabilizowanego mechanicznie – 6 977,5 m²,
- odtworzenia rowów drogowych oraz rowów drogowych długości łącznej – 2 610 m,
- przepustów rurowych pod zjazdami z rur z tworzywa sztucznego HDPE SN 8, średnicy 600 mm, łącznej długości – 18 m, wraz ze ściankami czołowymi,

- przepustów rurowych pod zjazdami z rur z tworzywa sztucznego HDPE SN 8, średnicy 400 mm, łącznej długości – 80 m, wraz ze ściankami czołowymi,
- oczyszczenia istniejących przepustów rurowych pod zjazdami, łącznej długości – 62 m,
- oznakowania pionowego

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wynosi ok. 27 345 m², zaś powierzchnia obiektu budowlanego ok. 23 725 m². Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi w pasie istniejącym oraz z pozyskaniem części terenu z działek przyległych aby uzyskać wymaganą przepisami szerokość pasa drogowego. Sposób zagospodarowania i użytkowania terenu częściowo ulegnie zmianie

5. Rodzaj technologii:

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych typowych technologii, występujących w budownictwie drogowym. Projektowane drogi urządzone będą w ten sposób, aby umożliwić dwukierunkowy ruch pojazdów. Konstrukcja jezdni wykonana zostanie z betonu asfaltowego ułożonego na podbudowie z kruszywa łamanego i istniejącej obecnie nawierzchni żwirowej.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi w pasie istniejącym oraz z pozyskaniem części terenu z działek przyległych w celu uzyskania wymaganej przepisami szerokości pasa drogowego. Sposób zagospodarowania i użytkowania terenu częściowo ulegnie zmianie.

Przyjęto ruch kategorii KR1 i w koncepcji dostosowano do takiej kategorii konstrukcję nawierzchni, w poniższym układzie:

- Konstrukcja nawierzchni jezdni na odcinku od km 0+000,00 do km 1+643 i od km 2+635 do km 2+791:
 - projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg AC 11 S 50/70 grubości 4 cm,
 - projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego wg AC 16 W 50/70 grubości 5 cm,
 - projektowana warstwa podbudowy z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5 mm grubości 10 cm,
 - istniejąca nawierzchni żwirowa grubości średnio 25 cm.
- Konstrukcja poszerzenia nawierzchni jezdni na odcinku ok km 1+643 do km 2+610:
 - projektowana warstwa podbudowy z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5 mm, grubości 10 cm,
 - projektowana warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego (mieszanka żwiru, pospółki i piasku) grubości średnio 30 cm.
- Konstrukcja nawierzchni jezdni na odcinku od km 1+643 do km 2+635:
 - projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg AC 11 S 50/70 grubości 4 cm,
 - projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego wg AC 16 W 50/70 grubości 5 cm,
 - istniejąca lub projektowana podbudowa żwirowa wzmocniona warstwą grubości 10 cm z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5 mm.

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze stosowana będzie emulsja asfaltowa C 60 B3 ZM. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza. Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym, zapewniającym równomierność skropienia i określony ściśle jego wydatek. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym – warstwa wiążąca – 0,15 – 0,2 kg/m².

Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm pobocza na szerokości od min. 1,25 każde, grubości 9 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne I=0,06 na odcinkach o przekroju daszkowym.

Projektuje się zjazdy na przyległe do drogi działki. Zjazdy przez rów zostaną zaopatrzone w przepusty o średnicy 400 mm zakończone ściankami betonowymi ze skrzydełkami.

Na zjazdach przez rów i przez pobocze planuje się zjazdy o konstrukcji:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego niezwiazanego 0/31,5 mm grub. 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grub. 15 cm,
- nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Projektuje się odtworzenie i oczyszczenie istniejących rowów drogowych po stronie lewej od km 0+000 do km 2+610.

Projektuje się mijanki (poszerzenie nawierzchni jezdni z 3,50 m do 5,00 m) na odcinkach od km 0+679 do km 0+704, od km 1+389 do km 1+411 i od km 2+120 do km 2+148.

6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Wariant „O” – polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia.

Niepodjęcie przedsięwzięcia uniemożliwi swobodne poruszanie się użytkownikom drogi, ze względu na nierówności, liczne uszkodzenia i wyboje na drodze, które są również przyczyną zwiększonej emisji hałasu.

Wariant „1” (proponowany) – niezbędny do obsługi komunikacyjnej mieszkańców.

Budowa trwałej nawierzchni przedmiotowej drogi zdecydowanie poprawi warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom. Poprawi się bezpieczeństwo na drodze, zmniejszy się również hałas oraz emisja gazów i pyłów do powietrza. Trwała i bezpieczna droga, przejezdna przez cały rok dla wszelkich pojazdów zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów. Obniżone zostaną koszty utrzymania drogi, które przy istniejącej obecnie nawierzchni są znaczne, a wiążą się z kilkukrotnymi w ciągu roku zabiegami remontów częściowych, wypełniania wybojów oraz uzupełniania jezdni kruszywem.

Rozbudowa przedmiotowej drogi zdecydowanie podniesie walory miejscowości Dąbek oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedziby gminy Stupsk i miast powiatowych: Mława, Ciechanów) mogą stać się miejscem nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki. Rozbudowa obejmuje teren zajmowany przez odcinek nie leżący na obszarze objętym prawną formą ochrony przyrody.

Projektowana konstrukcja to nawierzchnia bitumiczna grubości 4+5 cm, wykonana z betonu asfaltowego wbudowanego na gorąco. Beton asfaltowy produkowany będzie w wytwórniach mas bitumicznych z materiałów kamiennych i asfaltu drogowego dopuszczonego do stosowania odpowiednimi, okazywanymi przez producenta atestami i świadectwami jakości. Nawierzchnia zostanie ułożona na podbudowie z kruszywa

łamanego i istniejącej obecnie nawierzchni żwirowej.

W trakcie realizacji planowanej inwestycji przewiduje się dowiezienie z zewnątrz i wbudowanie podstawowych materiałów: beton asfaltowy, emulsja asfaltowa, kruszywo naturalne, znaki drogowe. Inwestycja nie wpłynie na zwiększenie ilości odprowadzanych niekorzystnych substancji. Spowoduje polepszenie warunków jezdnych i przyczyni się do bardziej płynnej jazdy, to z kolei spowoduje mniejsze odprowadzanie węglowodorów alifatycznych oraz innych niekorzystnych substancji związanych z ruchem samochodowym. Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej, odkształconej i z licznymi uszkodzeniami nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich.

Projektowane drogi mają przyjętą przez inwestora i zarządcę klasę techniczną „D” i kategorię ruchu (KR1), co świadczy, że nawet w dalszej perspektywie nie są przewidziane do przenoszenia bardzo dużego ruchu. Rozbudowa drogi ma wykorzystywać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów, nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o dużych wartościach przyrodniczych, nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko, nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów, nie zajdzie konieczność zmiany kierunków produkcji roślinnej, wielkości tej produkcji czy rodzajów roślin, które mogą być uprawiane.

Reasumując przedsięwzięcie umożliwi skomunikowanie w/w obszarów z siecią dróg gminnych i drogą powiatową, co jest szczególnie istotne dla aktywizacji gospodarczej oraz płynnego i bezpośredniego połączenia obszarów rolniczych i zabudowanych.

7. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, paliw i energii:

woda – dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej będzie potrzebna w niewielkich ilościach tylko do zwilżania kruszywa w trakcie zagęszczania i schładzania walców,

surowce – nie przewiduje się zużycia surowców,

materiały – przewiduje się zużycie następujących materiałów:

- mieszanka AC1 1 S 50/70 – 10 059,5 m²,
- mieszanka AC 16 W 50/70 – 10 427,92 m²,
- mieszanka kruszywa naturalnego – 6 977,5 m²,
- przepusty rurowe łącznie – 88 m
- znaki drogowe

paliwa – zużycie oleju napędowego i etyliny będzie zależne od wyboru w przetargu firmy wykonawczej i rodzaju sprzętu oraz pojazdów jakimi ta firma będzie dysponować

energia – nie przewiduje się zużycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej.

8. Rozwiązania chroniące środowisko:

Planowana inwestycja nie spowoduje wzrostu emisji hałasu, pyłów, odorów itp. Przedsięwzięcie zalicza się do tzw. inwestycji liniowej, której realizacja może spowodować oddziaływanie na środowisko w różnych jego komponentach. Oddziaływanie to ogranicza się do najbliższego otoczenia trasy inwestycji liniowej. Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które wystąpi w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako chwilowe, nieciągłe o niewielkim natężeniu, skoncentrowane wzdłuż trasy inwestycji. W trakcie realizacji inwestycji planuje się prowadzenie robót budowlanych przy rozbudowie drogi wyłącznie w porze dziennej w godzinach 7⁰⁰ – 22⁰⁰ dla zminimalizowania wpływu hałasu na otoczenie pochodzącego z pracy maszyn budowlanych (koparki, równiarki, walce, środki transportowe i inne). Wzrost emisji spalin z maszyn budowlanych nie przekroczy norm ze względu na charakter liniowy inwestycji i ciągłe przemieszczanie się frontu robót, tym samym rozproszenie zanieczyszczeń z emisji spalin maszyn budowlanych. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac. Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r., w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518). Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstania negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianę stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- utratę gruntów rolnych i leśnych,
- zmianę walorów estetycznych środowiska.

Brak obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez paleniska domowe i lokalną komunikację samochodową oraz ruch pojazdów rolniczych. Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego, zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej, odkształconej i z licznymi uszkodzeniami nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich.

Rozbudowa drogi nie niszy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie istnieje zagrożenie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko, nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów. Planowana do rozbudowy droga

nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej, przedmiotowa inwestycja nie będzie również miała wpływu na faunę. Wykonawca będzie miał obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego. W okresie trwania budowy i wykańczania robót, wykonawca będzie podejmować wszelkie kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub dóbr publicznych i innych, a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczenia lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

9. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

1) **Etap realizacji przedsięwzięcia**

- **Charakterystyka źródeł emisji**

Faza realizacji inwestycji jest źródłem emisji niezorganizowanej do powietrza atmosferycznego. Źródłem emisji pyłu do powietrza są prowadzone prace ziemne. Emisja pyłu do powietrza zależy przede wszystkim od zawartości frakcji ilastej, prędkości wiatru, wilgotności gleby, opadów atmosferycznych. Emisja niezorganizowana pyłu wystąpi na całej długości realizowanego przedsięwzięcia wyłącznie podczas prowadzenia prac ziemnych. W chwili obecnej nie ma metodyki pozwalającej oszacować wielkość emisji oraz jej rozprzestrzenianie. Można stwierdzić, że zasięg emisji niezorganizowanej jest niewielki i ograniczy się do terenu prowadzonych prac. Spalanie oleju napędowego w trakcie pracy sprzętu drogowego będzie źródłem emisji substancji gazowych do powietrza takich jak: tlenki azotu, tlenki siarki, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne oraz sadza. Wielkość emisji jest ściśle związana z ilością zużytego paliwa. Z uwagi na charakter pracy sprzętu drogowego emisja ta ma charakter emisji niezorganizowanej o niewielkim zasięgu oddziaływania.

W czasie realizacji inwestycji źródłami hałasu będą maszyny budowlane, samochody ciężarowe. Oddziaływanie to ma charakter przemijający i zakończy się wraz z zakończeniem prac budowlanych.

- **Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych:**

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie przenośnych toalet typu TOY-TOY.

- **Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:**

Odwodnienie drogi zapewniono poprzez zaprojektowanie rowów drogowych, przepustów poprzecznych i przepustów pod zjazdami.

Wykonanie przedmiotowego odwodnienia pociąga za sobą konieczność uzyskania zgody wodnoprawnej, o której mowa w art. 388 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r., Prawo wodne (Dz. U. z 2022 r., poz. 2625 z późn. zm) i będzie przedmiotem odrębnego postępowania.

- **Oddziaływanie na stosunki wodne, ilość wody przewidziana do wypompowania z wykopów, sposób prowadzenia prac odwodnieniowych i ich parametry, możliwość powstania leja depresyjnego i jego przewidywany zasięg:**

Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia

poziomu wód gruntowych.

- Sposób postępowania z odpadami:
Na etapie budowy powstawać będą odpady o charakterze budowlanym oraz odpady bytowo – gospodarcze. Wszystkie odpady zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Zanieczyszczenia wód i gruntu:
Zanieczyszczenia wód i gruntu będą miały charakter incydentalny. Zanieczyszczona ziemia zostanie zebrana i przekazana przedsiębiorcom posiadającym uprawnienia w zakresie gospodarki odpadami.
- Trwałe przekształcenie rzeźby terenu:
W trakcie budowy dróg wystąpi lokalne przemieszczenie gruntu związane z uzyskaniem prawidłowej geometrii pionowej drogi.
- Czynniki oddziaływania na szatę roślinną, w tym na drzewostan oraz faunę:
Realizacja inwestycji pociąga za sobą konieczność usunięcia 6 szt., drzew. Inwestor zostanie zobowiązany do wykonania nasadzeń kompensacyjnych.
- Oddziaływanie na inne elementy środowiska (krajobraz, dziedzictwo kulturowe, przyroda nieożywiona) oraz ludzi:
Nie przewiduje się wystąpienia negatywnego wpływu inwestycji na krajobraz. Chwilowe obniżenie walorów estetycznych nastąpi jedynie podczas realizacji w wyniku prowadzenia prac i organizacji zaplecza budowy. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy estetyki terenu.
W rejonie oddziaływania przedsięwzięcia nie ma obiektów stanowiących dziedzictwo kultury narodowej i wpisanych do rejestru zabytków.
W czasie realizacji inwestycja może negatywnie oddziaływać na ludzi poprzez emitowanie przez maszyny hałasu lub spalin, mogą wystąpić utrudnienia ruchu pojazdów. Będzie to jednak oddziaływanie okresowe.

2) **Etap eksploatacji przedsięwzięcia.**

Realizacja przedmiotowej inwestycji wykazuje jednoznacznie pozytywny wpływ na stan środowiska naturalnego w jej obrębie. Wykonanie nowej nawierzchni drogi poprawi płynność ruchu pojazdów, co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu.

3) **Etap likwidacji przedsięwzięcia**

W dającej się przewidzieć przyszłości droga nie będzie zlikwidowana.

10. **Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:**

Zasięg przedsięwzięcia jest ograniczony tylko do granicy nieruchomości, po których planuje się przebieg drogi, dlatego nie będzie miało miejsca transgraniczne oddziaływanie inwestycji.

11. **Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:**

W strefie oddziaływania planowanej inwestycji nie znajdują się żadne obszary podlegające ochronie na podstawie w/w ustawy, nie występują również korytarze ekologiczne.

12. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:
Przedmiotowa droga nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej.
13. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:
Na terenie działek nr ew. 406/2, 412, 458, 582, 590/1, 590/2, 591, 592, 593/1, 593/2, 645, 646, 650, 651, 668, 669, 670, 672, 673, 862/1 – obręb 0007 Dąbek, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie, nie realizuje się podobnego przedsięwzięcia. Obszar oddziaływania planowanej inwestycji mieścił się będzie w granicach pasa drogowego. Przedmiotowa inwestycja jest jedynym tego typu przedsięwzięciem planowanym do zrealizowania na w/w działkach.
Projektowana droga stanowi część układu komunikacyjnego obsługującego miejscowość Dąbek i gminę Stupsk. Jest drogą klasy „D” (dojazdowa). Zapewnia obsługę komunikacyjną przyległego obszaru jako dojazd do pól i siedlisk, umożliwia połączenie komunikacyjne obszaru upraw rolnych i siedlisk w miejscowości Dąbek z siecią dróg gminnych i powiatowych.
W związku z powyższym oraz z uwagi na fakt, iż w najbliższej okolicy brak jest przedsięwzięć o podobnym charakterze, stwierdzić należy, iż jego realizacja nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.
14. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej:
Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia nie występuje ryzyko poważnej awarii lub katastrofy naturalnej czy budowlanej.
15. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko:
W fazie realizacji inwestycji powstawać będą odpady o charakterze budowlanym oraz odpady bytowo – gospodarcze. Wszystkie odpady zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ewentualne zanieczyszczenie gruntu może mieć charakter jedynie incydentalny, zanieczyszczona ziemia zostanie zebrana i przekazana przedsiębiorcom posiadającym uprawnienia w zakresie gospodarki odpadami.
W fazie eksploatacji inwestycji nie będą powstawały odpady.
16. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzanych na podstawie odrębnych przepisów:
Nie przewiduje się wytwarzania odpadów mogących wpływać na środowisko oraz nie będą prowadzone prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.