

Charakterystyka przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi gminnej relacji Strzałkowo – Bolewo”**.

1. Inwestor:

Wójt Gminy Stupsk
ul. H. Sienkiewicza 10
06-561 Stupsk

2. Nazwa przedsięwzięcia:

„Rozbudowa drogi gminnej relacji Strzałkowo – Bolewo”

3. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane do realizacji przedsięwzięcie usytuowane jest na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi: 1, 2, 6/1, 6/2, 7/1, 7/2, 8/1, 8/3, 8/5, 8/6, 34 obręb 0015 Krośnice, 311, 312 obręb 0006 Budy Bolewskie, 262, 266, 267, 268, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 280 obręb 0003 Bolewo, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie.

Teren rozbudowy drogi położony jest w południowej części gminy Stupsk, powiatu mławskiego, na Wyniesieniach Mławskich. Początek swój droga przyjmuje na skrzyżowaniu z drogą wojewódzka nr 615 Mława – Ciechanów w km 0+004,00 a koniec na skrzyżowaniu z drogą gminną Konopki – Bolewo w km 1+419,00. Droga przebiega głównie przez tereny rolne, nieużytki oraz niewielkie zalesienia. W pobliżu drogi nie znajduje się zabudowa (gospodarstwa rolne). Rozbudowa obejmuje odcinek długości 1 415,000 m w całości na terenie gminy Stupsk.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi: D,
- kategoria: gminna,
- prędkość projektowa: 40 km/h,
- kategoria ruchu: KR1,
- nośność nawierzchni: 115 kN,
- przekrój: drogowy,
- szerokość jezdni: 3,50 m i 5,50 m,
- szerokość pobocza: 0,75 m i 1,25 m,
- odwodnienie: powierzchniowe do rowu drogowego lub w teren.

Kategoria ruchu czyli obciążenie ruchem drogowym na podstawie obserwacji istniejącego ruchu i przyjętej prognozy została określona na KR1. Przy projektowaniu nawierzchni zaszeregowanej do KR1 obowiązują wymagania zapewniające przygotowanie drogi do mało intensywnej eksploatacji. Okres projektowy wynosi tu 20 lat. Projektowana droga

ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Wójta Gminy Stupsk klasę techniczną D. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu. Łączy drogę wojewódzką z drogą gminną. Droga zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy drodze obszarów łąk, pól uprawnych i obszarów leśnych. Droga łączy miejscowości Krośnice i Bolewo.

Na terenie na którym planowane jest przedsięwzięcie nie znajdują się sieci uzbrojenia terenu. Wodociąg w110 przebiega poza pasem drogowym na odcinkach od km 0+016 do km 0+230 po stronie prawej. Sieć elektroenergetyczna przebiega poza pasem drogowym od km 0+000 do km 0+234 po stronie prawej.

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

Powierzchnia zajmowanego terenu to około 1,42 ha. Droga posiada przed rozbudową jezdnię o nawierzchni naturalnej gruntowej (mieszanka żwiru, pospółki i piasku) o szerokości 3,0-3,5 m odkształconą pod wpływem ruchu. Na całym odcinku jest przekrój szlakowy z poboczami gruntowymi po obu stronach o szerokości zmiennej. Droga posiada śladowe rowy drogowe.

Roboty przy rozbudowie projektowanego odcinka drogi będą polegały na wykonaniu robót rozbiórkowych polegających na rozebraniu dwóch przepustów, zdjęciu warstwy humusu z poboczy, wycince drzew kolidujących z rozbudową, wykonaniu podbudowy pod konstrukcję jezdni i warstw bitumicznych jezdni, poboczy z kruszywa. Odtworzone zostaną rowy drogowe i wykonane nowe. Przebudowane zostaną dwa przepusty poprzeczne i wykonane dwa nowe. Zjazdy przez rów na pola zostaną zaopatrzone w rury z tworzyw sztucznych i przyczółki a wszystkie zjazdy będą miały nawierzchnię bitumiczną. Zostanie ustawione oznakowanie pionowe.

Rozbudowana droga dzięki wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej, wykonaniu mjanek, przebudowy skrzyżowań, wykonaniu odwodnienia poprawi zdecydowanie 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, uzupełniania jezdni kruszywem. Rozbudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej. Rozbudowana droga podniesie walory miejscowości Krośnice i Bolewo oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedzib gminy Stupsk) mogą stać się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki.

Droga przebiega w terenie lekko pofałdowanym i równinnym. Istniejąca nawierzchnia jest wykonana z kruszywa naturalnego. (mieszanka żwiru, pospółki i piasku) Droga gminna na całym odcinku objętym opracowaniem posiada przekrój szlakowy. Taki przekrój zostanie utrzymany po rozbudowie drogi.

Planuje się odwodnienie powierzchniowe i za pomocą rowów drogowych. Wody opadowe spłyną z jezdni po poboczach z kruszywa łamanego i skarpach do rowów drogowych.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu.

W związku z powyższym przy projektowaniu kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu,
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego,
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu,
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych,
- odwodnienie powierzchniowe.

Na odcinku od km 0+004,00 do km 0+029,00 projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią dwupasową, dwukierunkową z betonu asfaltowego o szerokości 5,50 m, z poboczeniami po 0,75 m. na odcinku od km 0+029,00 do km 1+4196,00 projektuje się jezdnię dwukierunkową, jednopasową szerokości 3,50 m (na mijankach 5,00 m) z poboczeniami po 1,25 m, jednostronnymi rowami drogowymi. Mijanki planuje się od km 0+471,00 do km 0+496,00 oraz od km 1+096,00 do km 1+121,00.

5. Rodzaj technologii:

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii
Zakres robót:

- roboty rozbiórkowe związane z usunięciem warstw konstrukcyjnych jezdni, rozbiórką przepustu, i wycinką kolidujących drzew,
- zdjęcie warstwy humusu z poboczy,
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego na poszerzeniu podbudowy,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego,
- wykonanie zjazdów na pola,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego,
- wykonanie oznakowania pionowego,
- wykonanie odwodnienia poprzez budowę rowów i przepustów.

Warunki gruntowo-wodne:

Warunki gruntowo-wodne wzdłuż projektowanej rozbudowy drogi gminnej rozpoznano na podstawie otworów badawczych, wykonanych w osi nawierzchni z kruszywa. Budowa geologiczna została rozpoznana do głębokości 3,0 m p.p.t. Teren położony jest na jednostce geomorfologicznej Wzniesienia Mławskie w makroregionie Niziny Północnomazowieckiej i usytuowany jest w jej centralnej części. Pod względem podziału geomorfologicznego przedmiotowa droga znajduje się w obrębie równiny sandrowej. Od północy graniczy z dość rozległymi wzgórzami kemowymi. Jednostka zbudowana jest z osadów wodnolodowcowych piaszczystych zdeponowanych na starszym podłożu zbudowanym z glin zwałowych. Rzędne terenu pomiędzy otworami oscylują w zakresie ok. 130,5-134,1 m n.p.m. Ze względu na wieloletni ruch kołowy przypowierzchniowa warstwa gleby oraz piasków humusowych (warstwa geotechniczna IA) uległa skonsolidowaniu do stanu średnio zagęszczonego, a stopień zagęszczenia wyniosła $ID=0,43$. Ze względu na domieszki humusu w obrębie nasypów należy spodziewać się osłabień w formie rozluźnienia gruntu. Zwierciadło wody podziemnej zostało osiągnięte w najniższym położonym otworze nr 6 na głębokości 2,91 m p.p.t. tj. na rzędnej 127,59 m n.p.m. W pozostałych otworach nie stwierdzono występowania lustra wody podziemnej. Według materiałów archiwalnych

zwierciadło wody pierwszego poziomu wodonośnego powinno występować na tym terenie na rzędnej 127-128 m n.p.m. co jest zbieżne z badaniami terenowymi. Kierunek przepływu wód podziemnych skierowany jest w stronę północno-wschodnią. Powierzchniową warstwę stanowią nasypy niekontrolowane i budowlane (nawierzchnia drogi) lub gleba (w rejonie otworów wykonanych w poboczu drogi). Poniżej w otworach 4 i 5 stwierdzono piaski drobne humusowe (stary poziom glebowy), natomiast w pozostałych otworach pod nasypami występowały piaski drobne, piaski pyłaste, piaski drobne z domieszkami piasków średnich, piaski średnie. W ich obrębie wydzielono dwie warstwy geotechniczne (IIIA i IIIC) w stanie średnio zagęszczony oraz jedną warstwę w stanie zagęszczonym (IIIB). Stopień zagęszczenia ww. warstw obejmował zakres $ID = 0,40-0,68$. W otworach nr 2 oraz 6 udokumentowano przewarstwienia pyłów i pyłów piaszczystych w plastycznym oraz twardoplastycznym. W ich obrębie wydzielono dwie warstwy geotechniczne IIA oraz IIB o stopniu plastyczności $IL=0,30$ oraz $0,15$. Analizowany odcinek drogi zaliczono do grupy nośności G1. Obniżenie grupy nośności rozważyć należy w rejonie otworu nr 4, 6 i 7 gdzie stwierdzono warstwę gruntów z domieszkami humusu lub nasypów piaszczysto-próchnicznych.

Konstrukcja jezdni:

Droga będzie drogą dwukierunkową. Przyjęto prędkość projektową 40 km/h. Przeważa lokalny ruch samochodów osobowych oraz pojazdów rolniczych. Na odcinku od km 0+004,00 do km 0+029,00 projektuje się całkowicie nową konstrukcję jezdni:

- warstwa odsączająco-odcinająca (mrozoochronna) z piasku grub. 15 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego C90/3 ($/31,5$ mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 7 cm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 5 cm.

Na odcinku od km 0+029,00 do km 1+419,00 projektuje się poszerzenie istniejącej nawierzchni żwirowej do 6,00 m poprzez ułożenie w wykonanym korycie ziemnym warstwy kruszywa naturalnego (mieszanka żwiru, pospółki i piasku) grubości 30 cm. Na tak poszerzonej podbudowie projektuje się ułożyć:

- podbudowę z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego C90/3 ($/31,5$ mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 10 cm,
- warstwę wiążącą z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 5 cm,
- warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 wg PN-EN-13108-1 grub. 4 cm,

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze zaleca się stosować emulsję asfaltową C 60 B3 ZM. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym:

- podbudowa i istniejąca nawierzchnia - $0,50-0,70$ kg/m²,
- warstwa wiążąca - $0,15-0,2$ kg/m².

Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm pobocza na szerokości 0,75 m i 1,25 lub 1,50 m każde grubości 12 cm i 9 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne $I=0,06$ na odcinkach o przekroju daszkowym.

Planowane odwodnienie:

Pod drogą gminną znajdują się przepusty:

- w km 0+418,00 betonowy rurowy ze ściankami o śr. Ø 600 mm, dł. 6,5 m, który planuje się przebudować na przepust z rur HDPE Lu PVC SN8 o śr. Ø 900 mm, dł. 8,0 m ze ściankami żelbetowymi ze skrzydełkami,
- w km 0+987,00 betonowy rurowy ze ściankami o śr. Ø 600 mm, dł. 6,5 m, który planuje się przebudować na przepust z rur HDPE Lu PVC SN8 o śr. Ø 900 mm, dł. 8,0 m ze ściankami żelbetowymi ze skrzydełkami,

Projektuje się nowe przepusty:

- w km 0+008,00 z rur HDPE lub PVC SN8 o śr. Ø 400 mm, dł. 15,0 m ze ściankami żelbetowymi ze skrzydełkami,
- w km 0+527,00 z rur HDPE lub PVC SN8 o śr. Ø 600 mm, dł. 10,0 m ze ściankami żelbetowymi ze skrzydełkami.

W/w przepusty zostaną przebudowane na przepusty z rur z tworzyw sztucznych oraz zaopatrzone w nowe ścianki betonowe ze skrzydełkami. Wlot oraz wylot przepustów planuje się umocnić humusem i obsianiem trawą.

Rowy drogowe zostaną uformowane w przekroju poprzecznym tak, aby uzyskać dno o szerokości 40 cm, skarpy o pochyleniu 1:1,5, głębokość średnio 70 cm. Szerokość wykopu na poziomie terenu średnio 2,50 m.

Projektuje się wykonanie rowu jednostronnego lewego na odcinku od km 0+004,00 do km 0+527,00 i rowu jednostronnego prawego na odcinku od km 0+527,00 do km 1+419,00. Projektowany odcinek przechodzi przez obszary o gruntach piaszczystych a więc o dużej chłonności wód opadowych. Przepusty pod zjazdami wymienione zostaną na nowe z rur z tworzyw sztucznych o średnicy 400 mm i długości minimum 9,0 m, zamknięte ściankami prefabrykowanymi betonowymi ze skrzydełkami.

Sieć energetyczna, wodociągowa, telekomunikacyjna.

Poza pasem drogi przewidzianej do rozbudowy znajduje się wodociąg i sieć energetyczna. Sieci te nie kolidują z rozbudową drogi.

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.

Rozbudowana droga dzięki wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej, wykonaniu mijanek, przebudowy skrzyżowań, wykonaniu odwodnienia poprawi zdecydowanie 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, uzupełniania jezdni kruszywem. Rozbudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej. Rozbudowana droga podniesie walory miejscowości

Krośnice i Bolewo oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedzib gminy Stupsk) mogą stać się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki.

Projektowana konstrukcja to nawierzchnia bitumiczna, 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.

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 pojazdów po zniszczonej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich, planowana jest przebudowa dwóch przepustów i budowa dwóch nowych.

Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę klasę techniczną „D” i kategorię ruchu (KR1), co świadczy, że nawet w dalszej perspektywie nie jest przewidziana 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. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej, a także przebudowa nie będzie miała wpływu na faunę.

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat właściwie jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu.

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

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

Wszystkie przewidziane do wykorzystania surowce, materiały, energia, woda, potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych. Dokładne ilości surowców i materiałów potrzebnych do zrealizowania przedsięwzięcia określi projekt wykonawczy. Podane niżej ilości określone zostały w sposób przybliżony.

Woda potrzebna będzie w ilościach niewielkich, głównie do czyszczenia zwilżania podbudowy w trakcie jej zagęszczania, do zraszania walców. Przewiduje się zużycie miesięczne wody w granicach do 25 m³.

Energia elektryczna potrzebna będzie do zasilenia i oświetlenia zaplecza budowy wykonawcy robót. Zapotrzebowanie miesięczne na energię elektryczną nie będzie przekraczać 75 kW. Czas trwania robót nie przekroczy 3 miesięcy.

W okresie użytkowania drogi nie przewiduje się bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii do celów eksploatacyjnych.

Przewidywana ilość materiałów do wykorzystania przy rozbudowie drogi:

- mieszanka bitumiczna na nawierzchnię – ok. 1 080 Mg,
- emulsja asfaltowa – 2,1 Mg,
- kruszywo łamane na podbudowę – ok. 2 180 Mg,
- piasek na warstwę mrozochronną – 188 Mg,
- kruszywo naturalne (piasek) – 5 690 Mg,
- kruszywo łamane na pobocza – ok. 698 Mg.

8. Rozwiązania chroniące środowisko:

Podczas projektowania zastosowano rozwiązania mające na celu ochronę środowiska takie, jakie są możliwe do wykonania w trakcie prowadzenia robót:

Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania: Projektuje się wycinkę 153 drzew z obszarów leśnych kolidujących z planowaną rozbudową w następującej lokalizacji:

1) Od km 0+005,00 do km 0+228,00 strona lewa las drzewa o średnicy:

- Dąb średnia Ø 10 – obwód 15 cm - 7 szt.
- Brzoza Ø 10 – 15 cm - 1 szt.
- Dąb Ø 16 – 25 cm - 5 szt.
- Śliwa Ø 16 – 25 cm - 1 szt.
- Brzoza Ø 16 – 25 cm - 5 szt.
- Dąb Ø 26 – 35 cm - 2 szt.
- Klon Ø 26 – 35 cm - 1 szt.
- Brzoza Ø 26 – 35 cm - 1 szt.
- Brzoza Ø 36 – 45 cm - 4 szt.
- Olcha Ø 36 – 45 cm - 2 szt.
- Sosna Ø 36 – 45 cm - 2 szt.
- Brzoza Ø 46 – 55 cm - 6 szt.
- Sosna Ø 46 – 55 cm - 2 szt.
- Brzoza Ø 56 – 65 cm - 6 szt.
- Brzoza Ø 66 – 75 cm - 2 szt.

RAZEM – 47 szt.

2) Od km 0+524,00 do km 0+582,00 strona prawa las drzewa o średnicy:

- Brzoza Ø 10 – 15 cm - 15 szt.
- Sosna Ø 10 – 15 cm - 24 szt.
- Brzoza Ø 16 – 25 cm - 6 szt.
- Sosna Ø 26 – 35 cm - 4 szt.

- Brzoza Ø 26 – 35 cm - 1 szt.

RAZEM – 50 szt.

3) Od km 0+960,00 do km 1+045,00 strona prawa drzewa o średnicy:

- Brzoza Ø 10 – 15 cm - 24 szt.
- Sosna Ø 10 – 15 cm - 8 szt.
- Brzoza Ø 16 – 25 cm - 12 szt.
- Sosna Ø 26 – 35 cm - 4 szt.
- Brzoza Ø 26 – 35 cm - 1 szt.
- Sosna Ø 36 – 45 cm - 1 szt.

RAZEM – 50 szt.

4) Od km 0+960,00 do km 1+045,00 strona lewa las drzewa o średnicy:

- Brzoza Ø 36 – 45 cm - 2 szt.
- Brzoza Ø 46 – 55 cm - 1 szt.
- Brzoza Ø 56 – 65 cm - 2 szt.
- Brzoza Ø 76 – 105 cm - 1 szt.

RAZEM – 6 szt.

OGÓŁEM: 153 sztuki

Planuje się wykonanie nasadzeń kompensacyjnych nowych drzew, preferowane gatunki do uzgodnienia z zarządcą drogi

W ścisłym rejonie planowanego do rozbudowy odcinka drogi nie stwierdzono tzw. siedlisk przyrodniczych zamieszczonych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej z 1992r, którego polską podstawę prawną stanowi Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010r w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. Nr 77, poz. 510).

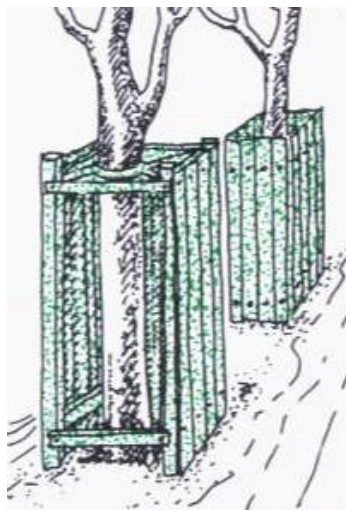
Inwentaryzowany odcinek drogi nie przechodzi przez tereny o naturalnej roślinności, a jedynie przez różnego rodzaju agrocenozy i nieużytki. Stąd wpływ inwestycji na sąsiadujące z drogą tereny w skali średnio i długo terminowej nawet nie zaznaczy się.

Zabezpieczenie drzew w czasie prowadzenia robót budowlanych będzie polegać na wprowadzeniu na placu budowy obowiązujących wszystkich wykonawców następujących zasad:

- 1) Drzewa w obrębie budowy winny zostać wysoko oszalowane odpowiednimi materiałami, by wykluczyć uszkodzenia pni. Może to być w postaci wysokiego odeskowania lub np. poprzez owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi lub folią pęcherzykową. Zabezpieczenie winno znajdować się do wysokości nie mniej niż 150 cm, dolna część desek powinna opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych, oszalowanie należy opasać drutem bądź taśmą, deski powinny ściśle przylegać do pnia.
- 2) Nie można manewrować sprzętem ciężkim w pobliżu drzew.
- 3) W celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach i krzewach należy zasypywać w jak najkrótszym czasie.
- 4) Wykopy w obrębie drzew nie mogą być prowadzone dłużej niż 2 tygodnie, a przy wietrznej, wilgotnej pogodzie 3 tygodnie. W przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami. Korzenie muszą być cały czas

wilgotne. W przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew winny być przykryte materiałem chroniącym np. matami. Wykopy należy niezwłocznie wypełnić.

- 5) W przypadku prowadzenia robót w okresie wegetacyjnym, drzewa po zasypaniu wykopów należy obficie podlać, zaś w przypadku prowadzenia robót w okresie jesienno-zimowego spoczynku drzew, korzenie podczas wykopów należy owinać jutą lub matami. Nie należy zasypywać powstałych w sąsiedztwie drzew wykopów ziemią wydobytą z dna wykopu, ponieważ jest to ziemia pozbawiona próchnicy, nieurodzajna. Należy ją zastąpić warstwą kompostu lub ziemi urodzajnej.
- 6) W obrębie korzeni zaniechać zagęszczania gruntu (walcowanie należy ograniczyć do minimum).
- 7) W obrębie korzeni i koron nie wolno składować żadnych materiałów ziemnych ani materiałów budowlanych zwłaszcza z wykopów, gdyż doprowadza to uniemożliwienia wymiany gazowej czego konsekwencją jest zamieranie korzeni. Woda opadowa spływająca do gleby poprzez zgromadzone pod drzewem materiały budowlane wypłukuje z nich zanieczyszczenia.
- 8) Kopanie w obrębie korzeni należy wykonywać ręcznie. Korzenie do 3 cm średnicy należy obciąć na czysto (praca specjalistyczna), grubsze korzenie należy wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem.
- 9) W przypadku uszkodzeń korzeni lub gałęzi i pni należy zlecić specjalistycznej firmie usunięcie szkód.



Rys.1 Ochrona pnia wolnostojącymi blatami (rys. pochodzi z European Treeworker, wyd. European Arbicultural Council)



Rys 2 Postępowanie z korzeniami uszkodzonymi w wykopach. Przycięcie korzeni i zabezpieczenie środkiem do pielęgnowania ran (rys. pochodzi z European Treeworker, wyd. European Arbicultural Council).

Jeśli powstaną w czasie rozbudowy odpady mas mineralno - bitumicznych oraz odpady betonowe to zostaną poddane recyklingowi z przeznaczeniem do wtórnego wykorzystania. Zbierany z fragmentów trenu humus będzie składowany i wykorzystywany do zakładania nowych terenów zielonych poza terenem tej inwestycji.

Zakres prac budowlanych związanych z wykonaniem planowanej inwestycji nie spowoduje pogorszenia stanu wód gruntowych. Organizacja zaplecza budowy spełniać będzie wymogi przepisów ochrony środowiska w dziedzinie gospodarki wodno – ściekowej. Ścieki bytowe sanitarne z zaplecza budowy gromadzone będą w przenośnych rezerwuarach typu *toi-toi* oraz odbierane i utylizowane przez upoważnione do tego jednostki.

W trakcie wykonywania robót przygotowawczych drogowych może nastąpić znaczna krótkotrwała emisja zapylenia (oczyszczanie szczotkami mechanicznymi istniejącej nawierzchni przed położeniem nowych warstw). W takiej sytuacji podłoże przed oczyszczaniem i następnie po jego oczyszczeniu należy spłukać wodą pod ciśnieniem.

W związku z tym, że względu na znaczną emisję hałasu, jaką powodować będzie praca ciężkich maszyn budowlanych, należy wykluczyć prace budowlane w godzinach nocnych.

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

- 1) Korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów.
- 2) Korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi.
- 3) Zorganizowanie zaplecza budowy o powierzchni ok. 10 arów, w którym będzie się mieściło biuro budowy, szatnia dla pracowników, sanitariaty oraz garażowana będzie część maszyn. Na terenie zaplecza budowy składowane będą jedynie okresowo rury na przepusty i znaki drogowe. Nie przewiduje się natomiast magazynowania kruszyw oraz mieszanek mineralno – asfaltowych. Materiały te będą sukcesywnie dowożone na plac budowy i na bieżąco wbudowywane.
- 4) Prace będą prowadzone tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰-22⁰⁰).
- 5) Wykonawca robót wyłoniony w drodze przetargu powinien dysponować sprzętem spełniającym wymagania Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń

w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U.2005.263.2202 z późniejszymi zmianami). Obowiązkiem inwestora będzie egzekwowanie od wykonawcy robót tego wymagania.

- 6) Materiały sypkie będą przewożone na skrzyniach pojazdów zabezpieczonych opończą.
- 7) Prowadzenie robót zgodnie z harmonogramem, wyeliminowanie opóźnień.
- 8) Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. poprzez odeskowanie).
- 9) W trakcie planowanej budowy dróg powstawać będą m.in. odpady socjalne.

Odpady budowlane i socjalne będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Na wartość parametrów klimatu akustycznego terenów bezpośrednio znajdujących się wokół projektowanej drogi ma wpływ przede wszystkim hałas komunikacyjny wywołany ruchem pojazdów samochodowych. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami ustalono, że zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na rozpatrywanym odcinku podlegałyby istniejące tereny z zabudową mieszkaniową. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Prognozowany zasięg oddziaływania hałasu rozbudowywanej drogi nie wymaga podjęcia działań minimalizujących do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych, wymianę stolarki okiennej oraz w sytuacjach konfliktowych wykup budynków lub zmiana ich funkcji. Hałas drogowy powstaje w wyniku poruszania się pojazdu (odgłosy pracy silnika, układu wydechowego i napędowego) i na styku opony z nawierzchnią drogową. Opony o asymetrycznej rzeźbie bieżnika, wąskie rowki boczne, nowoczesne i ciche silniki oraz układy wydechowe składające się z kilku tłumików, powodują, że dla pojazdów osobowych przy prędkości powyżej 55 km/h, a dla pojazdów ciężarowych dla prędkości powyżej 70 km/h, głównym źródłem hałasu jest zjawisko zachodzące pomiędzy oponą a nawierzchnią. W związku z tym bardzo ważny jest rodzaj zastosowanej nawierzchni. Właściwie dobrana nawierzchnia drogowa może w istotny sposób obniżyć poziom hałasu od ruchu samochodowego. W zależności od charakterystyki górnej warstwy nawierzchni różnice pomiędzy maksymalnymi poziomami hałasu toczenia od przejeżdżających pojazdów osiągają wartości do około 10 dB(A).

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

- 1) Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Na etapie użytkowania i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przewiduje się odprowadzanie do środowiska ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, spływających z drogi do istniejących rowów drogowych, które zostaną odbudowane.

- 2) Wprowadzanie zanieczyszczeń do atmosfery:

Odcinek drogi przewidziany do rozbudowy, przebiega przez obszary leśne i obszary upraw rolnych. Oddziaływanie ruchu na istniejące środowisko nie ulegnie zmianie

w związku z planowaną rozbudową.

3) Wpływ na powierzchnię ziemi:

W czasie realizacji rozbudowy będzie występowało w niewielkim zakresie degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, nasypów, nawierzchni bitumicznych itd. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych. W czasie eksploatacji rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleby.

4) Ochrona środowiska przyrodniczego:

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat właściwie jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji.

Wśród terenów przyległych do drogi gnieźdzą się: jaskółki, jeżyki, skowronki, słowiki, gołębie, przepiórki, kuropatwy, bażanty. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populacje powyższych ptaków w skali krótko i długoterminowej.

W przyległych do rejonu inwestycji terenach leśnych zaobserwowano występowania wolno żyjących ssaków: jelenie, sarny, dziki, tchórz, kuna, wiewiórka pospolita oraz pospolitych gadów czy płazów. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na faunę.

Nie przewiduje się wytwarzania odpadów mogących wpływać na środowisko oraz nie będą prowadzone prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

10. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Ze względu na skalę przedsięwzięcia oraz odległość do najbliższej granicy z obcym państwem (ok. 180 km do granicy z Obwodem Kaliningradzkim) nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

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:

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszaru Natura 2000. W pobliżu nie ma też obszarów, które z uwagi na charakter znajdujących się tam siedlisk przyrodniczych, zostałyby wyznaczone jako obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) czy specjalnej ochrony siedlisk (SOO). Przy projektowaniu planowanego przedsięwzięcia, jako podstawowy cel, nałożono obowiązek zapobiegania pogorszeniu się stanu części wód znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji. Na terenie gminy nie utworzono parków narodowych lub krajobrazowych, jednak została ona włączona w system obszarów chronionego krajobrazu. Zgodnie z Rozporządzeniami Wojewody Mazowieckiego Nr 21 i 24 z 15 04 2005 r. w obrębie gminy Stupsk znalazły się wyjątkowe krajobrazowo tereny należące do Krośnicko-Kosmowskiego oraz Nadwkrzańskiego Obszarów Chronionego Krajobrazu. Pierwszy z nich obejmuje obszar gminy Stupsk o powierzchni ok. 441,79 ha, natomiast drugi – ok. 2249,10 ha, co łącznie stanowi 2691 ha powierzchni terenu gminy.

Obszary chronionego krajobrazu zajmują więc:

- Nadwkrzański Obszar Chronionego Krajobrazu 19,1 % całego terenu gminy,
- Krośnicko-Kosmowski Obszar Chronionego Krajobrazu 3,7 % całego terenu gminy.

Ochroną objęte są jedynie południowe fragmenty gminy. Obszary są objęte ustawową ochroną ze względu na wyjątkowe walory krajobrazowe o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcję korytarzy ekologicznych.

Najbliższy park narodowy – Kampinowski znajduje się w odległości, od południowego krańca obszaru około 130 km, najbliższy, już ustanowiony obszar Natura 2000 – PLB 140008 Dolina Wkry i Mławki znajduje się około 30 km w kierunku północno-zachodnim od planowanej inwestycji.

Obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych w otoczeniu drogi nie stwierdzono. Obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód opadowych nie stwierdzono. Obszarów przylegających do jezior nie stwierdzono. Obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym obszarów Natura 2000 w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie stwierdzono.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej do parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie warunków technicznych – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518),) Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie 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 zmiana stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez tranzytową i lokalną komunikację samochodową oraz 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 pojazdów po gruntowej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich. Planowana jest przebudowa dwóch przepustów i budowy dwóch nowych.

Rozbudowa nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu 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 rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej, a także rozbudowa nie będzie miała wpływu na faunę. Na terenie objętym rozbudową nie ma rezerwatów przyrody.

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:

Tereny przyległe do drogi stanowią głównie pola uprawne, nieużytki oraz niewielkie zalesienia.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi gminnej 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. Na terenie działek nr ew. 1, 2, 6/1, 6/2, 7/1, 7/2, 8/1, 8/3, 8/5, 8/6, 34 obręb 0015 Krośnice, 311, 312 obręb 0006 Budy Bolewskie, 262, 266, 267, 268, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 280 obręb 0003 Bolewo, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie, nie realizuje się podobnego przedsięwzięcia. Obszar oddziaływania planowanej inwestycji mieścił się będzie w granicach pasa drogowego. Przedmiotowa droga jest jedynym tego typu przedsięwzięciem planowanym do zrealizowania na w/w działkach. Projektowana droga stanowi część układu komunikacyjnego obsługującego miejscowości Bolewo i Krośnice, jest drogą klasy „D” (dojazdowa). Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu, łączy drogę gminną i wojewódzką, zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy niej łąk, pól uprawnych oraz obszarów leśnych.

W związku z powyższym oraz z uwagi na fakt, iż przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi rozbudowę istniejącej już drogi, przyjąć należy, iż jego realizacja nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami o podobnym charakterze.

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.

Rozbudowa drogi wiąże się z wykonaniem prostych robót budowlanych polegających na wykonaniu robót ziemnych, warstw podbudowy, warstw asfaltowych nawierzchni jezdni, przebudowy i budowy przepustów, wykonaniu oznakowania pionowego. Kruszywo naturalne łamane będzie użyte też do wykonania podbudów i uzupełnienia poboczy.

Awarye, które mogą wystąpić na przedmiotowej drodze dotyczą jedynie zdarzeń komunikacyjnych np. związanych z przewożeniem substancji niebezpiecznych czy paliw a nie z udziałem użytych do przebudowy materiałów. Definicja ustawowa określa poważną awarię jako „zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałą w trakcie

procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych sytuacji, prowadząca do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem”. Na terenie Gminy Stupsk nie występują zakłady o dużym i zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Potencjalne zagrożenie na terenie przedmiotowej inwestycji stanowi transport substancji niebezpiecznych w ruchu drogowym.

Stosowane kruszywa naturalnego nie stanowią zagrożenia dla środowiska i człowieka. W betonie asfaltowym 95% zawartości to także kruszywa a jedynie 5% stanowi asfalt drogowy. Materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać tzw. deklaracje właściwości użytkowych a beton asfaltowy produkowany jest w wytwórniach posiadających zakładowy system kontroli jakości. Zagrożenie np. związane z możliwością wybuchu pożaru dotyczą samej wytwórni a nie miejsca wbudowania betonu asfaltowego czyli drogi.

15. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko:

Rodzaj odpadu	Prognozowana ilość	Numer wg klasyfikacji	Nazwa wg klasyfikacji z katalogu odpadów	Czy figuruje na liście odpadów niebezpiecznych
W fazie budowy:				
Gruz betonowy	7 m ³	17 01 01	Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek	Nie
Destrukt z rozebranych nawierzchni	3,50 Mg	17 03 02	Asfalt nie zawierający smoły	Nie
Elementy stalowe (znaki drogowe, słupy, wysięgniki rurowe, balustrady)	0,1 Mg	17 04 05	Żelazo i stal	Nie
Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	ok. 2 125 m ³	17 05 04	Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	Nie
Gałęzie i pnie wyciętych drzew	ok. 265 m ³	17 02 01	Drewno	Nie
Odpady opakowaniowe	0,1 Mg	15 01	Zużyte opakowania z tworzyw sztucznych	Nie
Odpady z zaplecza budowy	0,2 Mg	20 03 01	Niesegregowane odpady socjalno-bytowe	Nie
W fazie eksploatacji				
Piasek pozostały po akcji zimowej	15,0 Mg/rok	20 03 03	Odpady z czyszczenia dróg	Nie

Podane powyżej rodzaje odpadów sklasyfikowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206). Sposób zagospodarowania odpadów:

- Kod klasyfikacji 17 01 01 – należy zutylizować wywożąc na bieżąco z terenu budowy;

- Kod klasyfikacji 17 03 02 – destrukcja z nawierzchni bitumicznej należy przekazać do ponownego wykorzystania w mieszankach mineralno-bitumicznych lub wykorzystać do wykonania poboczy i zjazdów na pola uprawne;
- Kod klasyfikacji 17 04 05 – materiał nie nadający się do ponownego wykorzystania należy przekazać do ponownego przetworzenia;
- Kod klasyfikacji 17 05 04 – grunt należy wykorzystać do wykonania nasypów, natomiast pozostałą ilość zutylizować, dopuszcza się składowanie na terenie budowy;
- Kod klasyfikacji 17 02 01 – uzyskany materiał (gałęzie i pnie wyciętych drzew) poddane zostaną skruszeniu mechanicznemu, a uzyskany materiał przekazany zostanie uprawnionym odbiorcom do wykorzystania;
- Kod klasyfikacji 15 01 – zużyte opakowania po materiałach budowlanych należy posegregować i przekazać do recyklingu;
- Kod klasyfikacji 20 03 01 – niesegregowane odpady socjalno-bytowe należy przekazać firmie zajmującej się wywozem śmieci zmieszanych;
- Kod klasyfikacji 20 03 03 – zanieczyszczony piasek pozostały każdorazowo po zakończeniu okresu zimowego utrzymania drogi zostanie mechanicznie zebrany z pasa drogowego i przekazany uprawnionym odbiorcom do unieszkodliwienia.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia obciążenie środowiska zanieczyszczeniami komunikacyjnymi powinno być mniejsze w stosunku do istniejącego, z uwagi na poprawę warunków technicznych planowanej inwestycji.

Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z wykonywaniem robót ziemnych, w tym wypadku wykopy pod konstrukcję jezdni, zjazdów i rowów.

Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac. Aby zapobiec degradacji walorów krajobrazowych odpady te będą usuwane z miejsca powstania i gromadzone w wyznaczonym miejscu (teren budowy, bazy wykonawcy). Grunt z wykopów nie jest klasycznym odpadem, a jego zagospodarowanie będzie związane z rekultywacją wyrobisk czy kształtowaniem innych dróg na terenie gminy. Część gruntu z wykopów (piaski) zostanie powtórnie użyta na miejscu do zasypania wykopów po ułożeniu przepustów pod zjazdami. Pozostała część gruntu z wykopów zostanie wywieziona poza teren budowy.

Zużyte opakowania jak np. folie po rozpakowaniu znaków drogowych zostaną przez wykonawcę oddane do skupu opakowań foliowych.

Z planowanych do wbudowania materiałów jak kruszywa nie będzie odpadów. Jeśli pozostaną niewielkie ilości nie wbudowanego betonu asfaltowego to zostaną one przewiezione na bazę wykonawcy i przeznaczone do wytworzenia mieszanki w recyklerze i wbudowane do remontów nawierzchni bitumicznej jezdni.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstawania odpadów w sytuacji normalnej eksploatacji drogi. W sytuacjach awaryjnych np. wypadku drogowego, gdy dojdzie do wydostania się z pojazdu benzyny, oleju napędowego lub oleju silnikowego zanieczyszczenia te usuwane są przez służby ratownicze z użyciem sorbentów. Służby te postępują według określonych przepisami procedur i usuwają zużyte sorbenty, zabierając je do utylizacji. Na tej klasie dróg do zimowego utrzymania stosuje się niewielkie ilości soli

drogowej a zabiegi związane z zimowym utrzymaniem ograniczają się do usuwania piasku i śniegu z jezdni.

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.