

CHARAKTERYSTYKA
planowanego przedsięwzięcia

Dotyczy: opracowania projektu budowlanego i wykonawczego przebudowy drogi gminnej
Chmielewko - Wąsosze - Grzybowo-Kapuśnik - Grzybowo od km 0+000 do km
7+313

1. Długość przebudowywanego odcinka wynosi 7,3 km. Początek znajduje się w m. Chmielewko na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 07312 o nawierzchni bitumicznej relacji Mława - Grzybowo - Wieczfnia Kościelna - Pełowo. Koniec znajduje się na skrzyżowaniu z tą samą drogą w m. Grzybowo.

2. Przebudowa ma na celu poprawę przejezdności drogi dzięki wykonaniu projektowanej konstrukcji nawierzchni i tym samym poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Przebudowa obejmuje teren zajmowany przez odcinek nie leżący na obszarze objętym prawną formą ochrony przyrody.** Rozpatrywany odcinek będzie jedynie modernizowany a oś drogi ulegnie przesunięciu o 0,50 m tylko na odcinku od m. Grzybowo-Kapuśnik do m. Grzybowo.

Projektowana konstrukcja to dwuwarstwowa nawierzchnia bitumiczna grubości 4+4 cm wykonana z betonu asfaltowego wbudowanego na gorąco wg normy PN-S-96025:2001. 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 naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 24 cm wg normy PN-S-06102:1997. Kruszywo to żwir i pospółka (kopalnianie). Nie zawiera żadnych dodatków chemicznych. Dowożony jest na budowę w stanie wilgotnym, co ułatwia wbudowanie i zagęszczanie, a także zapobiega zapyłaniu otoczenia drobnymi frakcjami.

3. Podstawowe parametry techniczne zgodnie z wymaganiami inwestora - Gminy Wieczfnia Kościelna oraz obowiązującym projektantów - Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.) przedstawiają się następująco:

Klasa drogi	- L (najniższa dopuszczona)
Kategoria ruch	- KR-1 (najniższa dopuszczona)
Prędkość projektowa	- 40 km/h
Szerokość jezdni	- 3,50 m
Szerokość korony drogi	- od 6,00 do 8,00 m
Szerokość pasa drogowego na odcinku szlakovym	- od 8,00 do 13,00 m

Szerokość pasa drogowego na odcinku zabudowanym	- od 6,00 do 8,00 m
Szerokość poboczy z kruszywa naturalnego	- 2 x 1,25 m
Spadek poprzeczny nawierzchni jednostronny	- 2 %
Spadek pobocza	- 6 %
Nachylenie skarp nasypów i rowów	- 1:1,5

Odwodnienie powierzchniowe za pomocą rowów przydrożnych i przepustów na odcinku szlaku oraz ścieki prefabrykowane na odcinku w obszarze zabudowanym.

Z przeprowadzonych w pasie drogowym badań geologicznych wynika, że podłoże gruntowe charakteryzuje się prostymi i korzystnymi warunkami geotechnicznymi. Do głębokości 2,0 m w otworach badawczych nie występuje woda gruntowa, a więc warunki gruntowo - wodne są dobre. Podłoże gruntowe to niewysadzinowe piaski różnoziarniste z domieszką ziaren frakcji żwirowej lub pojedynczych otoczków. Miejscowo występują piaski gliniaste i piaski drobne na pograniczu piasku pylistego. Są to grunty średniozagęszczone i zagęszczone. Podłoże gruntowe możemy zakwalifikować do grupy G1. **Nie przewiduje się w projekcie różnych wariantów przebudowy drogi, lecz jedynie jedno konkretne rozwiązanie projektowe.**

4. W trakcie realizacji planowanej inwestycji przewiduje się dowiezienie z zewnątrz i wbudowanie dwóch podstawowych materiałów:

- beton asfaltowy 5100 ton;
- mieszanka kruszywa naturalnego 7500 ton;
- zużycie paliw tj. oleju napędowego będzie zależne o wyborze w przetargu firmy wykonawczej i rodzaju sprzętu oraz pojazdów jakimi ta firma będzie dysponować;
- nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej;
- woda dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej (ujęcie wody w m. Uniszki Zawadzkie) będzie potrzebna w niewielkich ilościach tylko do schładzania walców drogowych.

5. Istniejące obciążenie środowiska

Przebudowywany odcinek drogi przebiega przez teren o bardzo rozproszonej zabudowie mieszkaniowej. Przeważają obszary upraw rolnych. Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym.

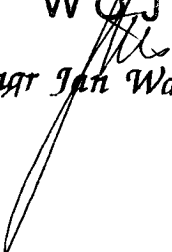
Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdy rolnicze. Z uwagi na brak twardej nawierzchni na części odcinków ruch jest niewielki. Po przebudowie nawierzchni nadal nie przewiduje się ruchu tranzytowego.

6. Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie 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 nawierzchni.. Zniknie zjawisko wzniesienia pyłu w wyniku przejazdu pojazdów po suchej nawierzchni gruntowej dzięki zastosowaniu nawierzchni bezpyłnej bitumicznej. Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich.

7. Uwagi końcowe

Projektowana droga ma przyjęte przez inwestora i zarządcę - Gminę Wieczfnia Kościelna najniższą klasę techniczną (L) i najniższą kategorię ruchu (KR1), co świadczy, że nawet w dalszej perspektywie nie jest przewidywana do przenoszenia dużego ruchu. Przebudowana droga 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, względnie wskutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradujące na środowisko. W trakcie inwestycji nie przewiduje się powstawania odpadów, nie ma również konieczności zdjęcia i wywieżenia warstwy ziemi. 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.

WÓJT

mgr Jan Warecki