

WÓJT GMINY SZREŃSK
pow. mławski
woj. mazowieckie
IPR.6220.5.2015

Szreńsk dnia 18.12.2015r.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust.3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz.U. z 2013r. poz. 1235 ze zm.)

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej przez miejscowość Pączkowo do drogi Zgliczyn Glinki, na odcinku od km 0+000,00 do km 2+172,00, na działkach nr: 90, 91, 169 w obrębie ewidencyjnym nr 16 Pączkowo Gmina Szreńsk, powiat mławski, województwo mazowieckie.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi	- D
- nośność podłoża	- G1,
- głębokość przemarzania	- 1,00 m (II strefa)
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu o	- KR 1
- spadek poprzeczny nawierzchni	- 2 %
- spadek poboczny	- 6 %
- szerokość jezdni na odcinku szlakowym	- 3,50 i 5,00 m
- szerokość pobocza z kruszywa	- 1,25 m
- nachylenie skarp	- 1 : 1,5

Przebudowa drogi przewidziana jest na odcinku od km 0+000,00 do km 2+172,00. Początek drogi znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2337W Szreńsk – Ratowo - Radzanów o nawierzchni bitumicznej szerokości 5,0 m. (na krawędzi tej drogi). Koniec znajduje się w km 2+172 w miejscu, gdzie droga projektowana łączy się z drogą gminną na terenie gminy Radzanów, prowadzącą do miejscowości Zgliczyn Glinki i dalej do Radzanowa (na granicy gmin). Granica znajduje się na cieku wodnym i przepuście w km 2+172,00. Na terenie gminy Radzanów droga, do której przylega planowane przedsięwzięcie, posiada nawierzchnię bitumiczną dwuwarstwową o szerokości 3,50 m i pobocza z kruszywa naturalnego.

Odcinek projektowany posiada nawierzchnię bitumiczną od km 0+000,00 do km 0+550,00 oraz nawierzchnię z kruszywa naturalnego od km 0+550,00 do km 2+172,00. Roboty związane z ułożeniem nawierzchni asfaltowej na odcinku od km 0+000 do km 0+500 wykonano w 2004 roku a roboty przy budowie drogi żwirowej zostały wykonane w roku 2011.

Na odcinku od km 0+000,00 do km 0+550,00 droga posiada nawierzchnię bitumiczną na podbudowie z kruszywa naturalnego (żwirową). Równoległe po stronie lewej drogi znajduje się rzeka Mławka.

W pasie drogowym po stronie prawej przebiega wodociąg w110 od km 0+000,00 do km 0+515. Poza pasem drogowym przebiega napowietrzna linia energetyczna. Drugi odcinek drogi przebiega poza obszarem zabudowanym z obustronnymi rowami drogowymi: prawym od km 0+400 i lewym od przepustu w km 0+535,50. Szerokość korony drogi wynosi od 7,50m do 8,60 m. Szerokość nawierzchni żwirowej od 6,00 do 6,20 m. Całkowita szerokość pasa drogowego wynosi od 12,70 m do 14,00 m. Obustronne rowy spełniają swoje zadanie. Zmienna jest szerokość korony i nachylenie skarp rowów. Na projektowanym odcinku od km 0+550,00 do km 2+172,00 droga przebiega przez obszar przedzielony polami uprawnymi i łąkami. Na tym odcinku znajdują się dwa przepusty drogowe poprzeczne do odprowadzania wody z pasa drogowego:

- km 0+535,50 rurowy \varnothing 80 cm L = 11,00 m bez ścianek czołowych, stan dobry, odpływ w lewo
- km 1+727,50 rurowy \varnothing 80 cm L = 8,50 m bez ścianek czołowych stan dobry odpływ w lewo

Przepust w km 2+172,00 rurowy \varnothing 100 cm L=7,50 m istniejący na rowie melioracyjnym, na granicy gmin jest w stanie dobrym i nie wymaga przebudowy.

W pasie drogowym po obydwu stronach rosną drzewa, które nie kolidują z przebudową drogi

Długość odcinka wynosi 2,172 km. Powierzchnia zajmowanego terenu około 2,6 ha. Roboty przy przebudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu robót ziemnych, wykonaniu konstrukcji jezdni, wykonaniu zjazdów, poboczy, wykonaniu chodników, elementów odwodnienia i wykonaniu oznakowania pionowego. Zmodernizowana droga dzięki wykonaniu twardej nawierzchni na całym odcinku poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom. Poprawi się bezpieczeństwo pieszych na drodze na odcinku zabudowanym po wybudowaniu chodnika. 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. Przebudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej. Zmodernizowana droga podniesie walory miejscowości Pączkowo oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedziby gminy Szreńsk i miejscowości Ratowo oraz siedziby gminy Radzanów, połączenie z drogą powiatową) mogą stać się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki.

Droga przebiega w terenie równinnymi lokalnie lekko pofalowanym. Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną na odcinku zabudowanym od km 0+000,00 do km 0+550,00 miejscowości Pączkowo szerokości 3,50 m, która zostanie poszerzona do 5,00 m i zaopatrzona w prawostronny chodnik szerokości 1,50 m. Na nawierzchni żwirowej na odcinku od km 0+550,00 do km 2+172,00 zostanie ułożona dwuwarstwowa nawierzchnia z betonu asfaltowego i wykonane pobocza z kruszywa. Na tym odcinku droga przebiega przez obszar przedzielony gruntami ornymi i pastwiskami.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy drogi będzie zapewnione przez zastosowanie odpowiednich pochyłeń poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych.

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

Głównymi przesłankami realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia są:

- 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 z zastosowaniem istniejących rozwiązań – rowów drogowych i przepustów.

W ramach inwestycji nie jest planowane usunięcie drzew..

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii.

Zakres robót:

- wykonanie konstrukcji podbudowy
- wykonanie warstw nawierzchni bitumicznej
- wykonanie poboczy z kruszywa
- wykonanie oznakowania
- wykonanie chodnika

Konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego KR 1 przedstawia się jak niżej:

- 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 4 cm
- istniejąca podbudowa z kruszywa naturalnego grubości 20 -25 cm

Konstrukcja poszerzenia nawierzchni dla ruchu lekkiego KR 1 na odcinku od km 0+000 do km 0+500 przedstawia się jak niżej:

- 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 4 cm
- projektowana podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm grubości 20 cm
- projektowana warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm

Pomiędzy warstwami bitumicznymi oraz pomiędzy warstwą podbudowy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie a warstwą bitumiczną projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepsze zastosowana 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:

Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem naturalnym frakcji 0/31,5 mm (mieszanka pospółki, żwiru i piasku) pobocza na szerokości od min. 1,25 m każdej grubości 8 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne $I=0,06$ na odcinkach o przekroju daszkowym.

Projektowana konstrukcja nawierzchni chodnika:

- kostka brukowa betonowa szara grub. 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa grub. 3 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego grub. 10 cm

Projektowana konstrukcja na zjazdach:

- kostka brukowa betonowa kolorowa grub. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa grub. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego grub. 15 cm

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy drogi będzie zapewnione przez zastosowanie odpowiednich pochyłości poprzecznych i podłużnych w teren, do istniejących rowów. Projektowane odcinki przechodzą przez obszary o gruntach piaszczystych a więc o dużej chłonności wód opadowych.

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. Woda potrzebna będzie w ilościach niewielkich, głównie do czyszczenia podłoża pod nawierzchnie bitumiczne, 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 oraz do napędu sprzętów elektrycznych na budowie takich jak: piły tarczowe, spawarki, wiertarki, wibratory do zagęszczania betonów. Zapotrzebowanie miesięczne na energię elektryczną nie będzie przekraczać 75 kW. Przewiduje się, że czas trwania robót nie przekroczy 3-ech miesięcy.

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

Przewidywana ilość materiałów do wykorzystania przy przebudowie drogi:
mieszanki bitumiczne na nawierzchnię – ok. 1520Mg

kruszywa łamane – około 330 Mg

kruszywo naturalne – ok. 390 Mg

krawężnik betonowy – ok. 520 m

obrzeże betonowe – ok. 450 m

kostka betonowa brukowa – ok. 780 m kw.

Powstałe w czasie przebudowy odpady mas mineralno - bitumicznych oraz odpady betonowe zostaną poddane recyklingowi z przeznaczeniem do wtórnego wykorzystania.

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 krótkotrwała emisja zapylenia (oczyszczanie szczotkami mechanicznymi istniejącej nawierzchni przed położeniem nowych warstw). W takiej sytuacji podłoże przed oczyszczaniem i następnie po jego oczyszczeniu spłukane będzie wodą pod ciśnieniem.

Część prac wykonywana będzie na terenie zabudowy wiejskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych. W związku z tym, ze względu na znaczną emisję hałasu, jaką powodować będzie praca ciężkich maszyn budowlanych, prace budowlane będą wykonywane w godzinach dziennych.

Na etapie użytkowania i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przewiduje się odprowadzanie do środowiska wód opadowych i roztopowych, spływających z drogi. Woda z drogi spływać będzie grawitacyjnie w teren, gdzie przed wsiąknięciem w grunt bądź przed wpłynięciem do cieków, w sposób naturalny oczyszczana będzie na trawiastym podłożu.

Odcinek drogi przewidziany do przebudowy, przebiegają w większości przez teren użytków rolnych i nieużytków a na długości ok. 550 m, przez tereny wiejskiej zabudowy. Oddziaływanie ruchu na istniejące budynki i środowisko nie ulegną zmianie w związku z planowaną przebudową. Istniejąca zabudowa od lat sąsiaduje z istniejącą drogą i jej oddziaływanie na mieszkańców (użytkowników) nie zmieni się.

W czasie realizacji budowy będzie występowało w niewielkim zakresie oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania nawierzchni bitumicznych oraz poboczy. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych.

W czasie eksploatacji przebudowa nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleby.

WÓJT
Marek Nitczyński