

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że planowane przedsięwzięcie dotyczy.: „**Rozbudowa drogi powiatowej nr 2643W na odcinku Zgorzałowo - Trynosy wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 2644W**”(województwo mazowieckie, powiat ostrowski, gmina Wąsewo, droga powiatowa nr 2643W od km 4+328 do km 6+491 oraz droga powiatowa nr 2644W od km 5+033 do km 5+150).

Długość przebudowywanego odcinka drogi powiatowej wynosi około 2,280 km.

Droga obciążona jest ruchem lokalnym. Stanowi ona dojazd do terenów leśnych, zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej oraz na pola uprawne. W ciągu drogi występuje głównie ruch samochodów osobowych, a dodatkowo ciągników rolniczych i sprzętu rolniczego.

Natężenie ruchu określa się jako małe.

Droga w stanie istniejącym posiada nawierzchnię bitumiczną, charakteryzującą się licznymi uszkodzeniami takimi jak spękania siatkowe i podłużne, ubytki i nierówności. Stan nawierzchni określa się jako zły.

Rozbudowa ma na celu stworzenie poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi poprzez poprawę geometrii drogi, wykonanie poszerzenia jezdni i budowę odcinkowo chodnika dla pieszych, a także ma przyczynić się do możliwości rozwoju miejscowości i dostosowania danego odcinka do przyszłościowych przejazdów regularnych linii autobusowych.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy drogi publicznej w rozumieniu Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2024 poz. 320 ze zm.).

Rozbudowa drogi będzie obejmowała:

- Wycinkę drzew i krzaków kolidujących z inwestycją;
- Rozbiórkę elementów kolidujących z projektowaną drogą, w tym: konstrukcji istniejących jezdni, poboczy, zjazdów, dojsć do posesji, przepustów, ogrodzeń lub innych elementów, jeśli wystąpią i będą w kolizji z projektowaną drogą;
 - Rozbiórkę, przebudowę istniejących sieci uzbrojenia terenu lub elementów małej architektury w przypadku wystąpienia kolizji, w szczególności: sieci elektroenergetycznej, sieci wodociągowej, sieci teletechnicznej lub innej infrastruktury sieci uzbrojenia terenu, jeżeli wystąpi;
- Budowę nowej konstrukcji jezdni lub przebudowę istniejącej konstrukcji jezdni z wykonaniem niezbędnych poszerzeń. Projektuje się nawierzchnię jezdni z betonu asfaltowego. Przyjmuje się podstawową (szlakową) szerokość jezdni 6,0m (na wybranych łukach poziomych może wystąpić poszerzenie jezdni zgodne z przepisami);
- Odcinkową budowę chodników dla pieszych;
- Budowę peronów autobusowych;
- Budowę i przebudowę dojsć do posesji;
- Budowę nowych i przebudowę istniejących zjazdów;
- Budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z wykonaniem elementów stałej organizacji ruchu;
- Przebudowę skrzyżowań w ciągu odcinka projektowanej drogi powiatowej;
- Budowę poboczy wzmocnianych kruszywem o szer. 1,0 m;
- Likwidację, przebudowę istniejących przepustów i budowę nowych przepustów pod drogą powiatową;
- Likwidację, budowę i przebudowę rowów przydrożnych wraz z przepustami;
- Przebudowę ogrodzeń i bram kolidujących z inwestycją;

- Odcinkową budowę odwodnienia liniowego w postaci korytek betonowych lub innych elementów prefabrykowanych odwodnieniowych;
- Umocnienie odcinków rowów płytami ażurowymi;
- przebudowę / budowę przepustu oraz rowu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego na wysokości ok. km 5+960 drogi powiatowej do ciekłu pod nazwą „Czerna”.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, zwanej dalej „uop”). Teren przeznaczony pod ww. inwestycję zlokalizowany jest w odległości:

- około 3,2 km od obszaru Natura 2000 Puszcza Biała PLB140007;
- około 16,5 km od obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Narwi PLB 140014.

Planowana inwestycja zlokalizowana w odległości ok. 3,7 km od korytarza ekologicznego Lasy Przasnyskie.

Inwestycja przebiega zarówno przez obszar zabudowany, jak i niezabudowany. W miejscowości Trynosy-Osiedle jest obszar zabudowany, oznakowany znakiem D-42. Na pozostałych odcinkach droga przebiega w terenie niezabudowanym, gdzie otoczeniem są lasy oraz pola uprawne.

Wzdłuż drogi uwzględniono przebudowę i budowę zjazdów na działki przyległe, w tym do domów jednorodzinnych i wielorodzinnych, na pola oraz na działki leśne w celu dostosowania ich do nowej niwelety jezdni oraz zapewniając w ten sposób dostęp do drogi. W ramach rozbudowy drogi przewiduje się konieczność likwidacji i przebudowy istniejących przepustów oraz istniejących rowów drogowych, a także budowę nowych przepustów, odwodnienia liniowego i rowów odwadniających, odprowadzających wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego do ciekłu pod nazwą „Czerna”. Przewiduje się prace na ciekłu „Czerna” w zakresie przebudowy przepustu i rowu oraz zrzut wody z rowów przydrożnych i odwodnienia liniowego. Przepusty mają na celu przeprowadzenie wód opadowych w rowach drogowych pod zjazdami oraz pod droga powiatową. Istniejące przepusty są w znacznej części uszkodzone i nie spełniają swoich funkcji. Przebudowywane przepusty nie posiadają większego znaczenia dla fauny, dlatego też nie spełniają i nie będą pełniły funkcji przejść dla zwierząt.

Wody opadowe z nawierzchni utwardzonych zebrane będą powierzchniowo oraz odcinkowo do:

- budowanych i przebudowanych rowów drogowych;
- rowów odwadniających poprzez projektowane odwodnienie liniowe.

Teren planowanego przedsięwzięcia jest położony na obszarze objętym obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego:

Inwestycja nie niesie za sobą w fazie eksploatacji zużycia surowców, materiałów, wody, paliw czy energii. Zużycie energii elektrycznej, wody dla potrzeb budowy będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej.

W fazie budowy, do wykonania nawierzchni i prefabrykatów zostaną wykorzystane kruszywa, które będą pozyskane z koncesjonowanych źródeł oraz masy mineralno-asfaltowe, prefabrykaty budowlane wytwarzane w przeznaczonych do tego wytwórniach, spełniających wymagania ochrony środowiska.

Zakłada się szacunkowo, że w fazie realizacji wykorzystywane będą m.in. następujące maszyny: koparka, spycharka, ładowarka, maszyna do zagęszczania, samochody, równiarki, walce drogowe.

Zużycie paliwa przy pełnej mocy każdej z maszyn przyjmuje się 20 l/h (przyjmując gęstość oleju napędowego 0,84 kg/dm³, czyli ok. 16,8 kg/h). Przy założeniu efektywnej mocy silników wszystkich pracujących maszyn równej 50%, średnie zużycie paliwa jednej maszyny wynosi ok. 8,4 kg/h. Przyjmuje się jednoczesną pracę maksymalnie 8 maszyn budowlanych na

terenie przedsięwzięcia. Średnio godzinowa emisja zanieczyszczeń dla pojedynczej maszyny wyliczana jest jako iloczyn średniego zużycia paliwa i wskaźników zanieczyszczeń. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany – prace wykonywane będą w otwartym terenie. Czas ich działania będzie bardzo ograniczony.

W przypadku emisji pyłu, biorąc pod uwagę przewidywane użycie materiałów powodujących emisje przede wszystkim pyłu o dużych frakcjach, których prędkości opadania się duże – odległości ich unoszenia są niewielkie i stężenie szybko się zmniejsza.

Oddziaływanie i wielkość emisji zanieczyszczeń z wymienionych prac będzie minimalne i lokalne. Mają one charakter czasowy, są krótkotrwałe i przemieszczające się w czasie godzin pracy wraz z postępem prac na kolejnych odcinkach i znikają po zakończeniu prac budowlanych.

Zanieczyszczenia powietrza powstające w trakcie prac budowlanych nie wpłyną w istotny sposób i nie pogorszą trwale stanu aerosanitarnego w rejonie inwestycji.

W związku z tym, że roboty drogowe wiązać się będą z uciążliwością akustyczną, w celu zminimalizowania jej wpływu zaleca się:

- prowadzenie prac związanych z emisją hałasu jedynie w porze dziennej,
- niedopuszczenie do sytuacji, w której urządzenia o dużej wartości poziomu mocy akustycznej (tzn. takie, które emitują dźwięk o dużym natężeniu) będą pracowały równocześnie w bliskim położeniu względem zabudowy mieszkaniowej,
- przestrzegane będą zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy.

Na etapie budowy jakość powietrza wokół inwestycji będzie utrzymana na podobnym poziomie jak dla stanu istniejącego. Organizacja ruchu na czas budowy pozwoli na nie kumulowanie się oddziaływań emisji gazów cieplarnianych – w rejonie budowy ruch maszyn budowlanych będzie ograniczony, a ruch samochodowy pozostanie na tym samym poziomie.

Emisje gazów cieplarnianych będą również związane pośrednio z większym zapotrzebowaniem na energię w trakcie realizacji inwestycji (np. na oświetlenie terenu budowy, zasilanie urządzeń elektrycznych zaplecza budowy). Z uwagi na charakter planowanej inwestycji nie przewiduje się, aby te wielkości miały szkodliwy wpływ na środowisko.

Rozbudowa przedmiotowej drogi nie spowoduje zmian w środowisku, ponieważ przedmiotowy teren nadal wykorzystywany będzie w taki sam sposób. Realizacja przedsięwzięcia może spowodować niewielkie oddziaływanie na otoczenie, zaś większość zmian będzie miała charakter okresowy, w związku z czym po zakończeniu robót i zregenerowaniu aktywności biologicznej nie wpłynie na zmiany w krajobrazie.

Ochrona powierzchni ziemi realizowana będzie m.in. poprzez systematyczne usuwanie odpadów generowanych przez poruszające się drogą pojazdy, w tym najgroźniejsze dla gleb, odpady niebezpieczne. W przypadku, jeżeli służby drogowe stwierdzą wyciek do gleby substancji niebezpiecznej (np. olej silnikowy z porzuconego przy drodze np. pojazdu lub zbiornika), konieczne będzie usunięcie zanieczyszczonej warstwy gleby i zastąpieniem jej warstwą nową. Skuteczność działania będzie zależeć od czasu zdeponowania substancji w glebie.

Rozwiązania oraz działania chroniące środowisko na etapie eksploatacji:

- Systematyczne usuwanie odpadów zdeponowanych w pasie drogowym,
- W przypadku stwierdzenia zanieczyszczenia gruntu substancją niebezpieczną, usunięcie skażonego gruntu i zastąpienie go nową warstwą,
- Udział w usuwaniu skutków wypadków drogowych specjalistycznego sprzętu pozwalającego na szybką i skuteczną akcję ograniczającą możliwość skażenia gruntów.

Powyższa inwestycja nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Na trasie przebiegu przedsięwzięcia nie występują:

- leśne kompleksy promocyjne,

- strefy ochronne ujęć wód podziemnych i powierzchniowych oraz Głównych Zbiorników Wód Podziemnych w Polsce,
- obszary ochrony uzdrowiskowej,
- pomniki historii i przyrody, w tym wpisane na „Listę dziedzictwa światowego”.
- korytarze ekologiczne.

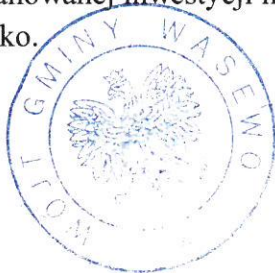
Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie ujawni się w postaci negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Przewidywany bardzo lokalny zasięg oddziaływania (ograniczający się do terenów sąsiadujących z analizowaną inwestycją) nie będzie miał wpływu na środowisko poza granicami kraju.

Rozbudowa przedmiotowej drogi nie spowoduje zmian w środowisku, ponieważ przedmiotowy teren nadal wykorzystywany będzie w taki sam sposób. Realizacja przedsięwzięcia może spowodować niewielkie oddziaływanie na otoczenie, zaś większość zmian będzie miała charakter okresowy, w związku z czym po zakończeniu robót i zregenerowaniu aktywności biologicznej nie wpłynie na zmiany w krajobrazie.

Na etapie budowy jakość powietrza wokół inwestycji będzie utrzymana na podobnym poziomie jak dla stanu istniejącego. Organizacja ruchu na czas budowy pozwoli na nie kumulowanie się oddziaływań emisji gazów cieplarnianych – w rejonie budowy ruch maszyn budowlanych będzie ograniczony, a ruch samochodowy pozostanie na tym samym poziomie.

Emisje gazów cieplarnianych będą również związane pośrednio z większym zapotrzebowaniem na energię w trakcie realizacji inwestycji (np. na oświetlenie terenu budowy, zasilanie urządzeń elektrycznych zaplecza budowy).

Z uwagi na charakter planowanej inwestycji nie przewiduje się, aby te wielkości miały szkodliwy wpływ na środowisko.



WÓJT
Urszula Nadratowska