

INFORMACJA O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 320206W droga powiatowa – kolonia Olszewiec w miejscowości Olszewiec (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3261W Brzozowo Maje- Dzierzgowo – Grójec - Klewki) na odcinku od km 0+000,00 do km 2+135,00 położonej na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnymi 105, gmina Czernice Borowe, powiat przasnyski, województwo mazowieckie.

2. Opis stanu istniejącego

Droga gminna w miejscowości Olszewiec posiada przekrój szlakowy na całym odcinku projektowanym. Początek projektowanego odcinka znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 320206W o nawierzchni bitumicznej. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną (powierzchniowe podwójne utwalenie), żwirową podbudowę na całym odcinku o szerokości zmiennej i grubości 25-30 cm. Szerokość korony drogi wynosi od 5,00 m do 6,00 m . Obustronne rowy występujące poza obszarem zabudowanym do km 0+00 do km 1+700 w dużym stopniu spełniają swoje zadanie, wymagają oczyszczenia. Droga posiada jeden przepust poprzeczny na istniejącym cieku, odprowadzający też wody z pasa drogowego. Od km 0+00 do km 1+700 wzdłuż drogi po stronie lewej poza pasem drogowym przebiega linia wodociągu, po stronie prawej linia energetyczna.

3. Opis stanu projektowanego

Projektowana droga gminna w m. Olszewiec wg klasyfikacji określonej w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej jest drogą klasy D o prędkości projektowej 40 km/h i w pełnym zakresie obsługuje otaczający teren. W związku z powyższym przy projektowaniu w celu maksymalnego obniżenia kosztów 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.

Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu i stanowi ona połączenie miejscowości z miejscowością Kijewice Gm. Przasnysz oraz drogą powiatową nr 3261W Brzozowo Maje- Dzierzgowo – Grójec – Klewki i drogą powiatową Kijewie – Obręb. Nie przewiduje się również w przyszłości aby na projektowanej drodze odbywał się ruch tranzytowy.

Projektuje się konstrukcję nawierzchni KR1 tj.

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 4 cm
- warstwa warstwa wyrównawczo – profilująca z betonu asfaltowego grubości średnio 3 cm

- jako podbudowę projektuje się wykorzystanie istniejącej nawierzchni bitumicznej podwójnego powierzchniowego utwardzenia na podbudowie żwirowej o grubości 30 cm.

4. Wpływ inwestycji na środowisko.

Przebudowa ma na celu poprawę przejezdności dróg dzięki wykonaniu projektowanej konstrukcji nawierzchni, nowych poboczy 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 i tylko nieznacznie ulegnie zmianie istniejąca oś dróg.

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 budowanie podstawowych materiałów:

- beton asfaltowy;
- emulsja asfaltowa,
- asfalt drogowy
- cement
- grysy kamienne na powierzchniowe utwardzenie
- kruszywo naturalne (pospółka i żwir) na pobocza

Zużycie paliw tj. oleju napędowego i etyliny będzie zależne od wyboru 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 będzie potrzebna w niewielkich ilościach tylko do zwilżania kruszywa w trakcie zagęszczania i produkcji zapraw cementowych.

5. Istniejące obciążenie środowiska

Przebudowywany odcinek drogi przebiega przez teren o luźnej zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej. 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 pojazdów rolniczych. Ruch jest niewielki.

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 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. Budowa drogi przyczyni się do poprawy stanu technicznego dróg i usprawni połączenie z miejscowością Kijewice Gm. Przasnysz i połączenie dwóch dróg powiatowych. Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich.

7. Uwagi końcowe

Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Urząd Gminy w Czernicach Borowych najniższą klasę techniczną (L) i najniższą kategorię ruchu (KR1), co świadczy że nawet w dalszej perspektywie nie są przewidywane do przenoszenia dużego ruchu. Przebudowa dróg 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 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.