

Śniadowo, dnia 14.12.2021r.

RGSR.6220.12.2021

DECYZJA Nr 10/2021
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021r., poz. 735 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2, art. 72 ust. 1, 75 ust. 1 pkt. 4, art. 82, art. 84 i art. 85 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021r. poz. 247 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r. poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na: **„Przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 1951B na odcinku Śniadowo – Truszki dł. 428 m oraz drogi nr 1952B na odc. Truszki – Jakać Borki w km 0+000,00 – 2+415,00”** oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łomży, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łomży i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce

Orzekam

określić środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pn. **„Przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 1951B na odcinku Śniadowo – Truszki dł. 428 m oraz drogi nr 1952B na odc. Truszki – Jakać Borki w km 0+000,00 – 2+415,00”**.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 15 października, 2021r. Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży zwrócił się do Wójta Gminy Śniadowo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 1951B na odcinku Śniadowo – Truszki dł. 428 m oraz drogi nr 1952B na odc. Truszki – Jakać Borki w km 0+000,00 – 2+415,00”**. Do wniosku dołączono 4 egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie elektronicznej, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej w skali 1:5000 obejmującej obszar, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz wypis z gruntów przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz wypisy działek sąsiednich. Planowane przedsięwzięcie zaliczone zostało do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt.62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane. W związku z tym Wójt Gminy Śniadowo wystąpił z wnioskiem, znak: RGSR.6220.12.2021 z dnia 20.10.2021r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łomży, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łomży oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce o opinię w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenia ewentualnego zakresu raportu oddziaływania na środowisko. Zawiadomieniem z dnia 20.10.2021r. powiadomiono strony postępowania o wszczęciu postępowania oraz podano do publicznej wiadomości informację o wniosku w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku Wydział Spraw Terenowych w Łomży postanowieniem znak: WSTII.4220.264.2021.MM z dnia 03.11.2021 roku stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Planowana inwestycja

to przebudowa i rozbudowa dróg powiatowych nr 1951B i nr 1952B. Pierwsza z nich biegnie od miejscowości Śniadowo w kierunku Ostrołęki na długości 428 m, druga zaś łączy pierwszą drogę biegnącą dalej przez Truszki do miejscowości Jakać Borki. Całkowita długość przebudowywanych dróg objętych opracowaniem projektowym wynosi ok. 2,843 km. Droga powiatowa nr 1951B łącząca się z drogą 1952B spaja trzy wyżej wymienione miejscowości. Ciągną one się przez tereny zabudowane oraz między miejscowościami w otoczeniu pól uprawnych i łąk oraz miejscami terenów leśnych. Droga przebiega w terenie równinnym z koroną drogi w poziomie terenu lub z wyniesioną ponad teren na wys. do 1m. Miejscami na krótkich odcinkach w lekkim wykopie. Początek inwestycji planowany jest w obrębie granicy miejscowości Śniadowo, koniec natomiast na wjeździe do miejscowości Jakać Borki pod koniec działki nr 40/2. Droga powiatowa nr 1951B posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5m na pozostałej części posiada nawierzchnię szer. 3,5 m. Droga powiatowa nr 1952B na całej długości odcinka posiada nawierzchnię bitumiczną szer. 3,5-4m z wyjątkiem odcinka przebiegającego pod drogą krajową S61 który posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 6m. Istniejąca nawierzchnia na większości projektowanego odcinka jest w złym stanie technicznym, posiada popękania siatkowe, zapadnięcia duże nierówności, nienormatywne spadki poprzeczne i podłużne. Odwodnienie występuje w postaci rowów przydrożnych, przepustów pod zjazdami, pod koroną drogi oraz rowu krytego w miejscowości Truszki. Występujące rowy przydrożne są w złym stanie technicznym w większości zamulone i porośnięte krzakami i drzewami. Przepusty są również zamulone i w złym stanie technicznym miejscami wymagają zwiększenia średnicy światła przepustu. Spływ wód ze zlewni stanowiących i przylegających do pasa drogowego odbywa się poprzez rpowy i przepusty pod zjazdami lub na obrzeżach korpusu drogowego do lokalnych nizin następnie przepustem lub rowem krytym pod koroną drogi do rowów melioracyjnych lub otaczającego terenu.

Parametry techniczne drogi powiatowej nr 1951B:

- droga klasy „Z” - zbiorcza,
- kat. natężenia ruchu- KR2
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h
- szerokość jezdni 6m
- szerokość poboczy od 1m
- zjazdy szerokości 6m

Parametry techniczne drogi powiatowej nr 1952B:

- droga klasy „Z” - zbiorcza
- kat. natężenia ruchu- KR2
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h
- szerokość jezdni od 5,5 m do 6m
- szerokość poboczy nieutwardzonych od 0,75 m do 1,25 m
- szerokość poboczy utwardzonych – 1,5 m
- zjazdy szerokości od 3m do 6m

Projekt zakłada wykonanie nowej konstrukcji obu dróg, która będzie składać się z dwuwarstwowej nawierzchni z betonu asfaltowego dla ruchu KR 2 składająca się z warstwy ścieralnej AC11S D50/70 i warstwy wiążącej AC16W D50/70 ułożona na podbudowie z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 grubości 22 cm mechanicznie oraz podbudowie pomocniczej. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna i podbudowa zostanie poddana recyklingowi i będą wykorzystane do wykonania podbudowy pomocniczej warstw bitumicznych. W ramach przebudowy i rozbudowy dróg przewidziano odprowadzenie wód opadowych za pomocą spadków poprzecznych z jezdni do rowów przydrożnych, następnie spadkiem podłużnym i przepustami pod zjazdami do przepustów oraz rowu krytego do rowów melioracyjnych lub poza korpus drogowy. Przedmiotowa droga nie będzie stanowić zagrożenia dla klimatu. Przebudowa drogi poprzez usprawnienie ruchu drogowego wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, ponieważ jednym z parametrów mających istotny wpływ na stan powietrza atmosferycznego jest płynność ruchu pojazdów na drodze.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę inwestycji nie przewiduje się wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych związanych z jej realizacją. W obszarze oddziaływania nie występują przedsięwzięcia zarówno zrealizowane jak i realizowane, które mogą kumulować się z oddziaływaniami pochodzącymi od planowanego przedsięwzięcia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łomży opinią Nr 139.NZ.2021, znak: NZ.7040.102.2021 z dnia 26.10.2021r., wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce wydało opinię, znak: BI.ZZŚ.5.4360.356.2021.JT z dnia 03.11.2021r. (data wpływu 078.11.2021r.), że nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych.

Po przeanalizowaniu otrzymanych opinii oraz załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, Wójt Gminy Śniadowo zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021r., poz. 735) w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021r. poz. 247 ze zm.) zawiadomił strony postępowania administracyjnego o zebranych materiale dowodowym niezbędnym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości zapoznania się z nim.

I. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę i przebudowę drogi powiatowej nr 1951B i 1652B. Pierwsza z nich biegnie od miejscowości Śniadowo w kierunku Ostrołęki na długości 428 m, druga zaś łączy pierwszą drogę biegnącą dalej przez Truszki do miejscowości Jakać Borki. Całkowita długość przebudowywanych dróg objętych opracowaniem projektowym wynosi ok. 2,843 km. Droga powiatowa nr 1951B, łącząca się z drogą 1952B spaja trzy wyżej wymienione miejscowości. Ciągną one się przez tereny zabudowane oraz między miejscowościami w otoczeniu pól uprawnych i łąk oraz miejscami terenów leśnych. Droga przebiega w terenie równinnym z koroną drogi w poziomie terenu lub z wyniesioną ponad teren na wys. do 1m. Miejscami na krótkich odcinkach w lekkim wykopie. Początek inwestycji planowany jest w obrębie granicy miejscowości Śniadowo, koniec natomiast na wjeździe do miejscowości Jakać Borki pod koniec działki nr 40/2. Droga powiatowa nr 1951B posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5m na pozostałej części posiada nawierzchnię szer. 3,5 m. Droga powiatowa nr 1952B na całej długości odcinka posiada nawierzchnię bitumiczną szer. 3,5-4m z wyjątkiem odcinka przebiegającego pod drogą krajową S61 który posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 6m. Istniejąca nawierzchnia na większości projektowanego odcinka jest w złym stanie technicznym, posiada popękania siatkowe, zapadnięcia duże nierówności, nienormatywne spadki poprzeczne i podłużne. Odwodnienie występuje w postaci rowów przydrożnych, przepustów pod zjazdami, pod koroną drogi oraz rowu krytego w miejscowości Truszki. Występujące rowy przydrożne są w złym stanie technicznym w większości zamulone i porośnięte krzakami i drzewami. Przepusty są również zamulone i w złym stanie technicznym miejscami wymagają zwiększenia średnicy światła przepustu. Spływ wód ze zlewni stanowiących i przylegających do pasa drogowego odbywa się poprzez rowy i przepusty pod zjazdami lub na obrzeżach korpusu drogowego do lokalnych nizin następnie przepustem lub rowem krytym pod koroną drogi do rowów melioracyjnych lub otaczającego terenu.

Parametry techniczne drogi powiatowej nr 1951B:

- droga klasy „Z” - zbiorcza,
- kat. natężenia ruchu- KR2
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h

- szerokość jezdni 6m
- szerokość poboczy od 1m
- zjazdy szerokości 6m

Parametry techniczne drogi powiatowej nr 1952B:

- droga klasy „Z” - zbiorcza
- kat. natężenia ruchu- KR2
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h
- szerokość jezdni od 5,5 m do 6m
- szerokość poboczy nieutwardzonych od 0,75 m do 1,25 m
- szerokość poboczy utwardzonych – 1,5 m
- zjazdy szerokości od 3m do 6m

Projekt zakłada wykonanie nowej konstrukcji obu dróg, która będzie składać się z dwuwarstwowej nawierzchni z betonu asfaltowego dla ruchu KR 2 składająca się z warstwy ścieralnej AC11S D50/70 i warstwy wiążącej AC16W D50/70 ułożona na podbudowie z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 grubości 22 cm mechanicznie oraz podbudowie pomocniczej. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do bezpieczeństwa ruchu pieszego i kołowego. Zapewni również korzyści środowiskowe, społeczne oraz ekonomiczne:

- właściwe odprowadzenie wód opadowych,
- uzyskanie właściwych parametrów technicznych drogi, co zwiększy bezpieczeństwo ruchu,
- zmniejszenie hałasu komunikacyjnego i emisji spalin do powietrza. Przewiduje się wykorzystywanie surowców budowlanych ogólnodostępnych, posiadających atesty bądź świadectwa dopuszczenia tzn. nie wpływających negatywnie na środowisko bądź zdrowie ludzi.

1.Skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemne proporcje:

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie administracyjnym powiatu Łomżyńskiego, Gminy Śniadowo. Oznaczenie terenu, na którym planowane jest przedsięwzięcie: teren położony w gminie Śniadowo droga powiatowa nr 1951B i 1952B, miejscowości Śniadowo, Truszki, Jakać Borki działki przyległe. Drogi powiatowe nr 1951B' oraz 1952B zlokalizowane na działkach nr: obręb 0032 Śniadowo: 241; obręb 0033 Truszki: 150/1; 84; 150/5; 150/4; obręb 0006 Jakać Borki: 48; 37.

Obejmujący nieruchomość oznaczoną w ewidencji gruntów jako działka ew. nr: obręb 0033 Truszki: 89, 88, 87, 83, 81/3, 80, 79, 78, 122, 121, 123/7, 147, 172, 173, 164, 220/2, 163/2, 161/3, 160, 159, 158, 157, 156, 155, 154, 153, 152, 174/2, 174/3, 174/5, 181/4, 189, 190, 196/2, 198, 199, 202, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 215/1, 217/2, 218, 219, obręb 0006 Jakać Borki: 34, 36, 35, 25, 19, 40/2, 40/1, 46/5, 47/2.

Planowana przebudowa i rozbudowa dróg wymagać będzie poszerzenia pasa drogowego. Przewiduje się wykonanie poszerzenia jezdni bitumicznej, budowę pobocza utwardzonego w miejscowości Truszki w terenie zabudowanym, budowę zjazdów bitumicznych do zabudowań oraz na pola, łąki i działki niezabudowane, przebudowę istniejących zjazdów z kostki betonowej, poboczy żwirowych, pozostała część pasa drogowego zostanie pokryta szatą roślinną. Długość dróg która ma zostać rozbudowana i przebudowana wynosi ok. 2,8 km. Projektowana szerokość jezdni o nawierzchni bitumicznej wynosi 6m, szerokość poboczy żwirowych od 1m do 1,25 m, szerokość chodników 2,15m, szerokość zjazdów od 3m do 6m.

2.Powiązania z innymi przedsięwzięciami:

Nie wykazano powiązań z innymi przedsięwzięciami, kumulowania się oddziaływań, ryzyka zaistnienia poważnej awarii oraz transgranicznego oddziaływania.

3. Przewidywana ilość wykorzystanych zasobów naturalnych:

Na etapie budowy wystąpi niewielkie zużycie wody do celów technologicznych (wykonanie podbudowy, ławy betonowej). Nie przewiduje się wykorzystania wody do utrzymania drogi. Na

etapie budowy potrzebna będzie w niewielkiej ilości, głównie na potrzeby obsługi zaplecza budowy. Wielkość jej zużycia na tym etapie nie jest możliwa do oszacowania. Na etapie budowy paliwa stanowią napęd maszyn i sprzętu budowlanego. Wielkość ich zużycia na tym etapie nie jest możliwa do oszacowania.

4. Emisja i występowanie innych uciążliwości:

Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto wykorzystanie zasobów naturalnych, ryzyko emisji, występowania innych uciążliwości czy wystąpienia poważnej awarii będzie znikome. Zmiana nawierzchni układu komunikacyjnego wpłynie na polepszenie warunków i płynności ruchu pojazdów, a w związku z tym ograniczy wydzielanie spalin do atmosfery i emisję hałasu do otoczenia, zmniejszy się hałas a inne uciążliwości zostaną zlikwidowane.

5. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Nie wykazano transgranicznego oddziaływania oraz kumulowania się oddziaływań oraz wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych związanych z planowaną inwestycją.

II. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

1. Obszary wodno - błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych – nie występują.
 2. Obszary wybrzeży – nie występują.
 3. Obszary górskie lub leśne – nie występują.
 4. Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych – nie występują.
 5. Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:
realizacja przedsięwzięcia nie będzie znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000.
 6. Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone – nie występują.
 7. Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – nie występują.
 8. Gęstość zaludnienia – nie występuje.
 9. Obszary przylegające do jezior – nie występują.
 10. Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej – nie występują.
 11. Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe – nie występują.
- Na terenie nie obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego.

II. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 , wynikające z:

1. Zasięg oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny, mało znaczący, krótkotrwały związany jedynie z czasem budowy.

2. Transgraniczny charakter oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Nie wykazano transgranicznego oddziaływania oraz kumulowania się oddziaływań oraz ryzyka budowlanych związanych z jej realizacją. W obszarze oddziaływania nie występują przedsięwzięcia zarówno zrealizowane jak i realizowane, które mogą kumulować się z oddziaływaniami pochodzącymi od planowanego przedsięwzięcia.

4. Prawdopodobieństwa oddziaływania:

Powyższa inwestycja nie pociąga za sobą zagrożeń: znaczących oddziaływań na klimat akustyczny, powietrze, wodę i grunty.

5. Czas trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływanie będzie krótkotrwale i odwracalne w fazie realizacji. Z analizy wynika, że inwestycja będzie realizowana zgodnie z założeniami przedłożonymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, nie powinna stanowić uciążliwości dla środowiska.

Charakterystyka przedsięwzięcia wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc powyższe pod uwagę postanawiam jak w sentencji.

Pouczenie

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-23 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2021r. poz. 247 ze zm.).

2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o warunkach zabudowy, pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych – wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020r. poz. 1333 ze zm.).

3. Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje także przed dokonaniem zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych oraz zgłoszenia zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części na podstawie ustawy o Prawo budowlane.

4. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin o którym mowa w ust. 3, może ulec wydłużeniu o 4 lat, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Wójta Gminy Śniadowo w terminie 14 dni od dnia otrzymania.

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia – zał. nr 1
2. Karta informacyjna przedsięwzięcia – zał. nr 2
3. Kopia mapy ewidencyjnej w skali 1:5000 – zał. nr 3

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Powiatowych
2. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łomży
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łomży
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce

Sporządziła: Małgorzata Krajewska tel.862241571



Z up. WÓJTA
mgr Jan Jerzy Kurpiewski
Kierownik Referatu Rozwoju Gospodarczego

CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja to przebudowa i rozbudowa dróg powiatowych nr 1951B i nr 1952B. Pierwsza z nich biegnie od miejscowości Śniadowo w kierunku Ostrołęki na długości 428 m, druga zaś łączy pierwszą drogę biegnącą dalej przez Truszki do miejscowości Jakać Borki. Całkowita długość przebudowywanych dróg objętych opracowaniem projektowym wynosi ok. 2,843 km. Drogi powiatowe nr 1951B oraz 1952B zlokalizowane na działkach nr: obręb 0032 Śniadowo: 241; obręb 0033 Truszki: 150/1; 84; 150/5; 150/4; obręb 0006 Jakać Borki: 48; 37. Obejmujący nieruchomość oznaczoną w ewidencji gruntów jako działka ew. nr: obręb 0033 Truszki: 89, 88, 87, 83, 81/3, 80, 79, 78, 122, 121, 123/7, 147, 172, 173, 164, 220/2, 163/2, 161/3, 160, 159, 158, 157, 156, 155, 154, 153, 152, 174/2, 174/3, 174/5, 181/4, 189, 190, 196/2, 198, 199, 202, 208, 209, 211, 212, 213, 214, 215/1, 217/2, 218, 219, obręb 0006 Jakać Borki: 34, 36, 35, 25, 19, 40/2, 40/1, 46/5, 47/2. Droga powiatowa nr 1951B łącząca się z drogą 1952B spaja trzy wyżej wymienione miejscowości. Ciągną one się przez tereny zabudowane oraz między miejscowościami w otoczeniu pól uprawnych i łąk oraz miejscami terenów leśnych. Droga przebiega w terenie równinnym z koroną drogi w poziomie terenu lub z wyniesioną ponad teren na wys. do 1m. Miejscami na krótkich odcinkach w lekkim wykopie. Początek inwestycji planowany jest w obrębie granicy miejscowości Śniadowo, koniec natomiast na wjeździe do miejscowości Jakać Borki pod koniec działki nr 40/2. Droga powiatowa nr 1951B posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5m na pozostałej części posiada nawierzchnię szer. 3,5 m. Droga powiatowa nr 1952B na całej długości odcinka posiada nawierzchnię bitumiczną szer. 3,5-4m z wyjątkiem odcinka przebiegającego pod drogą krajową S61 który posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 6m. Istniejąca nawierzchnia na większości projektowanego odcinka jest w złym stanie technicznym, posiada popękania siatkowe, zapadnięcia duże nierówności, nienormatywne spadki poprzeczne i podłużne. Odwodnienie występuje w postaci rowów przydrożnych, przepustów pod zjazdami, pod koroną drogi oraz rowu krytego w miejscowości Truszki. Występujące rowy przydrożne są w złym stanie technicznym w większości zamulone i porośnięte krzakami i drzewami. Przepusty są również zamulone i w złym stanie technicznym miejscami wymagają zwiększenia średnicy światła przepustu. Spływ wód ze zlewni stanowiących i przylegających do pasa drogowego odbywa się poprzez rowy i przepusty pod zjazdami lub na obrzeżach korpusu drogowego do lokalnych nizin następnie przepustem lub rowem krytym pod koroną drogi do rowów melioracyjnych lub otaczającego terenu.

Parametry techniczne drogi powiatowej nr 1951B:

- droga klasy „Z” - zbiorcza,
- kat. natężenia ruchu- KR2
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h
- szerokość jezdni 6m
- szerokość poboczy od 1m
- zjazdy szerokości 6m

Parametry techniczne drogi powiatowej nr 1952B:

- droga klasy „Z” - zbiorcza
- kat. natężenia ruchu- KR2
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h
- szerokość jezdni od 5,5 m do 6m
- szerokość poboczy nieutwardzonych od 0,75 m do 1,25 m
- szerokość poboczy utwardzonych – 1,5 m
- zjazdy szerokości od 3m do 6m

Projekt zakłada wykonanie nowej konstrukcji obu dróg, która będzie składać się z dwuwarstwowej nawierzchni z betonu asfaltowego dla ruchu KR 2 składająca się z warstwy ścieralnej AC11S

D50/70 i warstwy wiążącej AC16W D50/70 ułożona na podbudowie z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30 grubości 22 cm mechanicznie oraz podbudowie pomocniczej. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna i podbudowa zostanie poddana recyklingowi i będą wykorzystane do wykonania podbudowy pomocniczej warstw bitumicznych. W ramach przebudowy i rozbudowy dróg przewidziano odprowadzenie wód opadowych za pomocą spadków poprzecznych z jezdni do rowów przydrożnych, następnie spadkiem podłużnym i przepustami pod zjazdami do przepustów oraz rowu krytego do rowów melioracyjnych lub poza korpus drogowy. Przedmiotowa droga nie będzie stanowić zagrożenia dla klimatu. Przebudowa drogi poprzez usprawnienie ruchu drogowego wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, ponieważ jednym z parametrów mających istotny wpływ na stan powietrza atmosferycznego jest płynność ruchu pojazdów na drodze.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę inwestycji nie przewiduje się wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych związanych z jej realizacją. W obszarze oddziaływania nie występują przedsięwzięcia zarówno zrealizowane jak i realizowane, które mogą kumulować się z oddziaływaniami pochodzącymi od planowanego przedsięwzięcia.

Przedmiotowa droga nie będzie stanowić zagrożenia dla klimatu. Przebudowa drogi poprzez usprawnienie ruchu drogowego wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, ponieważ jednym z parametrów mających istotny wpływ na stan powietrza atmosferycznego jest płynność ruchu pojazdów na drodze.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę inwestycji nie przewiduje się wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych związanych z jej realizacją. W obszarze oddziaływania nie występują przedsięwzięcia zarówno zrealizowane jak i realizowane, które mogą kumulować się z oddziaływaniami pochodzącymi od planowanego przedsięwzięcia.

Z up. W.O. JTA
mgr Jan Jerzy Kurpiewski
Kierownik Referatu Rozwoju Gospodarczego