

Załącznik Nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
zgody na realizację przedsięwzięcia Nr 3/2009
z dnia 29.06.2009 r., znak: OŚR 7610-3/2009

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej Nr 120505 W /klasy L/ Rąbież Gruduski-Kołaki Wielkie na działce nr 169 w m. Rąbież Gruduski (obręb: Rąbież Gruduski), na dz. nr 153 (obręb: Wiksin), na działkach nr 82, 184/3, 184/1, 186/1, 185/1, 206/2, 206/1, 85/1, 83/1 (obręb: Kołaki Wielkie) na odcinku dł. około 2 km (mająca początek od skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 616, a kończąca się skrzyżowaniem z drogą powiatową Nr 1201 W) i drogi powiatowej Nr 1201 W /klasy Z/ Kołaki Wielkie-Grudusk na działkach nr 215, 62 (obręb: Grudusk), dz. nr 37/2 w m. Kołaki (obręb: Kołaki Wielkie) dł. ok. 3 km (mająca początek od skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 544 i kończąca się w miejscowości Kołaki Wielkie) oraz drogi gminnej Nr 120509 W /klasy L/ Kołaki Wielkie-Kosmowo na działkach nr 15, 93/2, 29/2, 8/2, 31/2, 32/2, 14/2, 9/2, 10/2, 11/2, 12/2, 33/2 (obręb: Kołaki Wielkie) długości około 1,6 km (mająca początek od skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1201 W do granicy z gminą Czernice Borowe).

Investorem przedsięwzięcia jest Gmina Grudusk.

Zakres prac przedmiotowej inwestycji obejmował będzie: przebudowę wyżej wymienionych dróg gminnych poprzez zmianę stanu ich nawierzchni ze żwirowej lub gruntowo-żwirowej na bitumiczną z jezdnią jednopasmową o szerokości 4 m na podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie lub z zastosowaniem silmentu o szerokości 5,20 m i grubości średnio 15 cm ułożonej na istniejącej nawierzchni oraz obustronnymi poboczami z kruszywa naturalnego 2 x 0,75 m. Projektowana konstrukcja dróg to dwuwarstwowa nawierzchnia z betonu asfaltowego grubości 4-5 cm w warstwie ścieralnej i 4 cm w warstwie wiążącej, a w przypadku podbudowy z silmentu jednowarstwowa nawierzchnia z betonu asfaltowego o grubości 5 cm. Warstwa wiążąca i ścieralna wykonane będą z mieszanek mineralno asfaltowych wbudowanych na gorąco. Drogi będą posiadały odwodnienie w postaci rowów odwadniających oraz zjazdów do gospodarstw i pól. Wody opadowe z przebudowywanych dróg i terenów przyległych odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych.

W przypadku drogi powiatowej projekt zakłada poszerzenie jej z szerokości 3,5 m do 4,5 m oraz wzmocnienie jej konstrukcji poprzez ułożenie warstwy betonu asfaltowego grubości 4 cm na całej długości, odmulenie istniejących rowów, wykonanie zjazdów do gospodarstw i pól oraz wyrównanie i uzupełnienie poboczy.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje konieczności wycinki drzew.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejących dróg wobec czego sposób zagospodarowania i użytkowania terenu nie ulegnie zmianie.

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii występujących w budownictwie drogowym.

Do zrealizowania planowanej inwestycji przewiduje się wykorzystanie następujących materiałów:

- kruszywo naturalne
- spoiwo hydrauliczne (np. cement, silment)
- woda
- elementy metalowe znaków drogowych

Do realizacji inwestycji zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu: koparki, sypcharki, równiarki samochody skrzyniowe bądź samowyladowcze, rozkładarki mas bitumicznych, walce drogowe, ubijaki spalinowe itp., który będzie zużywał paliwo w ilościach zwykle zużywalnych. Planowane przedsięwzięcie po jego wykonaniu nie będzie wymagało wykorzystania i zabezpieczenia dodatkowych zasobów wody, paliw i energii oraz innych materiałów. Powstałe w trakcie robót odpady komunalne i budowlane będą składowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych. Ewentualne powstałe odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach. Wszystkie wytworzone odpady będą przekazane do utylizacji lub odzysku poza teren przedsięwzięcia. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wzmógłony hałas w trakcie robót drogowych będzie wynikał z pracy maszyn, urządzeń i samochodów. Powodowany przez nie hałas będzie ograniczony poprzez zastosowanie sprawdzonych, dobrze konserwowanych, sprawnych technicznie i posiadających odpowiednie atesty maszyn i urządzeń.

Celem przebudowy przedmiotowych dróg jest doprowadzenie ich parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14.05.1999 r.). Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianę stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

W porównaniu do wariantu zerowego przebudowa dróg wpłynie na estetyzację istniejącego krajobrazu.

Zrealizowanie równej, pozbawionej wybojów i kolein, utwardzonej nawierzchni asfaltowej, wpłynie korzystnie na poziom emitowanych do środowiska w związku z ruchem samochodowym czynników niekorzystnych, takich jak: spaliny, hałas i pył pochodzący z nieutwardzonej nawierzchni gruntowej. Ponadto realizacja planowanej inwestycji poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zapewni skrócenie czasu dojazdów.

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska i nie wpłynie negatywnie na zdrowie ludzi.