

Płońsk, dnia 10.07.2014

Wnioskodawca:

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG

UL. PŁOCKA 101

09-100 PŁOŃSK

Urząd Gminy w Płońsku

ul. 19 Stycznia 39

09-100 Płońsk

WNIOSEK

O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

dla przedsięwzięcia polegającego na:

Przebudowie drogi powiatowej nr 3057W Płońsk – Wichorowo na odcinku od km 3+390 do km 7+170 o długości 3 780 m”

na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi: nr 12, 106, 124 obręb Bogusławice, gmina Płońsk, oraz nr 50 obręb Wichorowo, gmina Naruszewo,

DYREKTOR
Powiatowego Zarządu Dróg

mgr inż. Marcin Piechocki
Podpis wnioskodawcy

W załączeniu przedkładam:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia - w przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.
- 2) raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - w przypadku przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.
- 3) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 4) w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, prowadzonych w granicach przestrzeni niestanowiącej części składowej nieruchomości gruntowej, zamiast kopii mapy, o której mowa w pkt. 3, mapę sytuacyjno-wysokościową sporządzoną w skali umożliwiającej szczegółowe przedstawienie przebiegu granic terenu, którego dotyczy wniosek, oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 5) wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227) oraz zawierająca dodatkowe dane:

1) Rodzaj, skala (np. zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej Nr 3057W Płońsk – Wichorowo, przebiega głównie przez tereny rolnicze o dobrze rozwiniętej uprawie zbóż. Dominuje tu rozproszona zabudowa typu zagrodowego.

Długość przebudowywanej drogi to ok. 3 780 m. Początek odcinka stanowi km 3+390 a koniec odcinka stanowi km 7+170. Rozpatrywany odcinek drogi powiatowej Nr 3057W znajduje się w Gminie Płońsk (dł. ok. 2 723 m) w miejscowości Bogusławice oraz w Gminie Naruszewo (dł. ok. 1 057 m) w miejscowości Wichorowo.

Istniejący odcinek drogi powiatowej posiada:

- nawierzchnię asfaltową, miejscami zniszczoną, wymagającą wzmocnienia,
- miejscami widać ślady rowów, które nie spełniają swojego zadania (są zarośnięte, zamulone),

Dane dotyczące działek (nr, obręb, ark., powierzchnia w m², właściciel: imię nazwisko, adres):

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej Nr 3057W położony jest na terenie gminy Płońsk, obręb Bogusławice, dz. nr 12, 106, 124, oraz na terenie gminy Naruszewo, obręb Wichorowo, dz. nr 50.

2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia szatą roślinną:

Projektowana droga powiatowa wg klasyfikacji określonej w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej jest drogą klasy Z. Na powierzchni ok. 22 680,00 m² wykonana będzie warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości 4 cm, na powierzchni 23 058,00 m² warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego w ilości 100 kg/m². Na powierzchni ok. 8 330,00 m² zostaną umocnione pobocza oraz zjazdy pospółką. Powierzchniowe odwodnienie drogi zapewnią będą spadki poprzeczne i podłużne jezdni i poboczy i przydrożne rowy.

3) Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Na projektowanej do przebudowy drodze planuje się:

- wykonanie jezdni o szerokości 6,00 m i pochyleniu 2%,
- umocnienie poboczy kruszywem naturalnym o szerokości 2 x 1,00 m i pochyleniu 6 %,
- koronę drogi o szerokości 8,00 m,
- umocnienie zjazdów pospółką,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,

- podczyszczenie rowów - spływ wód opadowych z korpusu drogi oraz terenu przyległego odbywać się będzie poprzez zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych jezdni i poboczy. Woda z jezdni i poboczy spłynie do oczyszczonych rowów.

- nawierzchnię dla ruchu KR1 o następującej konstrukcji:

- nawierzchnia z betonu asfaltowego wg. PN-EN 13108-1 o uziarnieniu 0/11 mm i gr. 4 cm – warstwa wyrównawcza,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego wg. PN-EN 13108-1 o uziarnieniu 0/8 mm i gr. 4 cm – warstwa ścieralna,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego wg. PN-EN 13108-1 o uziarnieniu 0/8 mm i gr. 5 cm – warstwa ścieralna na skrzyżowaniach,

Konstrukcja nawierzchni zaprojektowana jest zgodnie z załącznikiem Nr 5 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 z 14 maja 1999r).

Nawierzchnia wykonana będzie z betonu asfaltowego produkowanego w wytwórni mas bitumicznych z materiałów kamiennych i asfaltu drogowego dopuszczonego do stosowania odpowiednimi atestami i świadectwami jakości. Otaczarka nie będzie zakłócać warunków ochrony środowiska tj. powodować zapylenia terenu, zanieczyszczeń wód i wywoływać hałas powyżej dopuszczalnych norm.

Beton asfaltowy przewożony będzie samochodami, które muszą być wyposażone w plandeki, którymi przykrywa się beton w czasie transportu.

Układanie betonu asfaltowego odbywać się będzie przy użyciu układarki sterowanej elektronicznie. Układarka powinna posiadać następujące wyposażenie:

- automatyczne sterowanie, pozwalające na ułożenie warstwy zgodnie z założoną niweletą oraz grubością;
- płytę wibracyjną do wstępnego zagęszczenia;
- urządzenie do podgrzewania układarki.

Układanie betonu asfaltowego na drodze musi odbywać się w sposób ciągły, bez przestoju z jednostajną prędkością w granicach 2-4 m na minutę. Układanie warstwy wyrównawczej powinno odbywać się całą szerokością. Złącza poprzeczne należy wykonać poprzez poprzeczne pionowe obcięcie a następnie posmarowanie lepiszczem. Temperatura mieszanki powinna być sprawdzana regularnie i utrzymywana w stopniu uniemożliwiającym przegrzanie i jednocześnie pozwalającym na prawidłowe rozścielenie i zagęszczenie. Po przejściu układarki należy sprawdzić powierzchnię warstw i usunąć wszelkie nierówności oraz zamiatować rozsegregowane miejsca.

Układanie betonu asfaltowego na warstwę wyrównawczą i ścieralną musi odbywać się w sprzyjających warunkach atmosferycznych tj. przy suchej i ciepłej pogodzie, w temperaturze powyżej 10°C.

Do zagęszczania warstw nawierzchni z betonu asfaltowego stosowane będą walce statyczne ogumione i walce mieszane z przednią osią gładką wibracyjną i tylną ogumioną. Nawierzchnię można oddać do ruchu zaraz po jej wykonaniu za zgodą Kierownika Budowy. Wygląd warstw – powinien mieć jednolitą teksturę, bez miejsc przeasfaltowych, porowatych, łuszczących się i spękań.

Wykonawca zobowiązany jest do badania zagęszczenia wykonanej warstwy nawierzchni. Wykonuje się to poprzez wycięcie próbki z gotowej nawierzchni po jej zagęszczeniu i ostygnięciu. Do wycięcia próbek powinno się używać mechanicznej wiertnicy, która wycina cylindryczne próbki w stanie nienaruszonym.

Do oczyszczania warstw nawierzchni wymagane będą szczotki mechaniczne (z urządzeniami dwuszcotkowymi z możliwością odpylania) oraz zbiorniki z wodą.

Zastosowane rozwiązania techniczne i technologiczne w pełni zaspakajają potrzeby realizowanej inwestycji. Zaproponowane grubości warstwy wyrównawczej i ścieralnej zapewniają prawidłową eksploatację tej drogi. Przedmiotowa inwestycja jest zgodna z zasadami ochrony środowiska naturalnego. Wykonywane będzie również umocnienie poboczy i zjazdów pospółką.

4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Przyjęty wariant przebudowy drogi powiatowej Nr 3057W Płońsk – Wichorowo wydaje się być optymalny. Zakłada odpowiednie rozwiązania techniczne i technologiczne uzasadnione ekonomicznie oraz ze względów środowiskowych. Posiada walor ogólnej dostępności i jest połączony z pozostałym układem drogowym, co jest korzystnym czynnikiem dla obecnej lokalizacji, przemawiającym za jego wyborem.

Wariant „0” polegający na nie podejmowaniu przedsięwzięcia spowoduje dalsze pogorszenie stanu drogi. Wariant ten byłby niekorzystny dla lokalnej społeczności oraz dla środowiska przyrodniczego. Konsekwencją takiego wyboru (zaniechania robót inwestycyjnych) byłoby:

- zwiększone koszty remontów bieżących drogi
- zwiększone koszty eksploatacyjne pojazdów (paliwo i naprawy)
- zwiększone koszty dojazdu
- zwiększona liczba wypadków drogowych
- zwiększone zanieczyszczenie powietrza

Jednocześnie należy zaznaczyć, że w społeczności lokalnej obserwuje się wysoką motywacją społeczną dla realizacji przedsięwzięcia. Warto zaznaczyć, że realizacja przedsięwzięcia w obecnym wariantcie przyczyni się pozytywnie do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Podsumowując powyższe oraz warunki techniczne prowadzenia robót, cel zamierzenia inwestycyjnego oraz sposób zagospodarowania terenu, przyjęty wariant organizacyjny prowadzenia robót drogowych Inwestor uznał za najbardziej korzystny ekonomicznie oraz ze względów środowiskowych.

Rozwiązania projektowe opracowano w oparciu o:
Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U Nr 43 z 14 maja 1999).

5) Przewidywalna ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

W trakcie realizacji planowanej inwestycji przewiduje się wbudowanie ok. 2 305,80 ton betonu asfaltowego na warstwę wyrównawczą, ok. 2 268,00 ton betonu asfaltowego na warstwę górną. Do pracy sprzętu na budowie zużyte zostanie ok. 4 808,16 litrów oleju napędowego

Do wykonania robót potrzebna będzie woda tj. ok. 10 092,60 litrów. Woda dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej będzie niezbędna do schładzania walców drogowych.

W tym szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektrycznąkW/MW – nie dotyczy
- ciepłą.....kW/MW – nie dotyczy
- gazowąm³/h – nie dotyczy

6) Rozwiązania chroniące środowisko:

Przebudowywany odcinek drogi przebiega przez teren o rozproszonej zabudowie mieszkaniowej typu zagrodowego oraz przede wszystkim przez tereny rolnicze. Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zamianę 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, lokalną komunikację samochodową. Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie 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 z licznymi wybojami nawierzchni. Nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej.

Oddziaływanie inwestycji na środowisko występuje głównie w trakcie budowy z powodu pracy sprzętu mechanicznego i transportowego.

Przebudowa drogi powiatowej ma wykorzystać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów, 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.

7) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii Przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Na etapie przebudowy wystąpią: czasowy wzrost zapylenia oraz emisja spalin z transportu materiałów i maszyn budowlanych. Emisje te mają charakter niezorganizowany. Dlatego też ważnym czynnikiem ograniczającym szkodliwe oddziaływanie na etapie budowy jest zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy.

Przedmiotowa droga nie jest trasą przewozu materiałów niebezpiecznych, zatem nie przewiduje się zagrożeń związanych z eksploatacją drogi, które mogłyby zaistnieć na skutek uwalniania się paliw bądź płynów chłodniczych z pojazdów biorących udział w kolizji. W takiej sytuacji nie powinno dojść do poważnych skażeń środowiska.

Sytuacje awaryjne mogą wystąpić na etapie budowy analizowanego przedsięwzięcia, związane będą z awariami wykorzystywanych maszyn oraz pojazdów pracujących i dowożących materiały na plac budowy. W takich sytuacjach mogą nastąpić emisje zanieczyszczeń do środowiska, polegające na przenikaniu substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego. Sytuacje związane z rozprzestrzenianiem się substancji niebezpiecznych w trakcie budowy występują rzadko, ale ich konsekwencje ekologiczne mogą być groźne. Postępowanie w sytuacji awarii powinno przede wszystkim chronić życie

ludzi, niemniej o ile występuje należy wskazywać także na zagrożenie dla innych organizmów żywych.

W celu uniemożliwienia skażeń powierzchniowych konieczne jest wykonanie określonych czynności np.: wyciek substancji należy obwałować, uniemożliwić przedostanie się substancji do wód powierzchniowych. Wykonawcy robót budowlanych (drogowych) powinni być odpowiednio wyposażeni do dokonania wyżej wymienionych czynności.

W szczególności:

- ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych: nie dotyczy
 - ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych: nie dotyczy
 - ilość odprowadzanych wód opadowych z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych (parkingi, drogi itp.):
- Natężenie przepływu ścieków opadowych

$$Q_{op} = q \times F \times y \times \varphi$$

q- jednostkowe natężenie przepływu ścieków opadowych (l/s x ha)

$$q = A/T^{0,667}$$

$$A = 6,631 \times \sqrt[3]{H^2} \times C$$

H - opad roczny (mm) dla przeciętnych warunków atmosferycznych w woj. mazowieckim 550

C – liczba lat o natężeniu q lub większym, C = 1 przy prawdopodobieństwie 100%

T - czas koncentracji terenowej 15 min

$$A = 6,631 \times 67,129 \times 1$$

$$A = 445,14$$

$$q = 445,14 / 15^{0,667} = 445,14 / 6,087$$

$$q = 73,13 \text{ L/s x ha}$$

F- powierzchnia zlewni

F1 – droga utwardzona asfaltem - 22 680,00 m²

F2 – pobocza nieutwardzone – 7 560,00 m²

$$F = F1 + F2 = 30 240,00 \text{ m}^2$$

y₁ = 0,9 (dla utwardzonego)

y₂ = 0,2 (dla terenu nieutwardzonego)

φ – współczynnik opóźnienia

$$\varphi = 1/F^{1/n}$$

n- współczynnik bezwymiarowy w granicach 4-8 w zależności od kształtu zlewni i spadku terenu. Dla analizowanej zlewni przyjęto n – 6

$$\phi = 1/3,024^{1/6} = 0,83$$

$$Q_{op} = 73,13 \times [(2,268 \times 0,9) + (0,756 \times 0,2)] \times 0,83 = 133,33 \text{ l/s}$$

Spływ powierzchniowy wody zgodnie z obowiązującymi przepisami obliczono dla opadu miarodajnego występującego raz w roku i w czasie koncentracji terenowej t = 15 min

- rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami (segregacja, gromadzenie w szczelnych pojemnikach): **nie dotyczy**
- ilość, rodzaj zainstalowanych i planowanych urządzeń emitujących hałas, gazy, pyły, pola elektromagnetyczne i inne zanieczyszczenia wprowadzane do powietrza – **nie dotyczy**

8) Możliwe trans graniczne oddziaływanie na środowisko - nie dotyczy

9) Obszary podlegające ochronie

Na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz.880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia - **nie dotyczy**

DYREKTOR
Powiatowego Zarządu Dróg
.....mgr.inż. *Marcin Piechocki*.....
Podpis wnioskodawcy