Zał. Nr 1 do Decyzji Nr 9/2023 z dnia 21 marca 2024 r.

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839) przedmiotowa inwestycja zaliczona jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotem inwestycji jest „**Budowa drogi gminnej nr 100353L ul. Dokudowska w miejscowości Łomazy** na działkach nr ew. 962, 1074/3,,1106, 909, 359 w miejscowości Łomazy (obręb Łomazy I) gm. Łomazy. Obejmuje ona odcinek drogi od km 0+000,00 do km 2+400,00. Przebieg drogi gminnej 100353L został ustalony według założonego lokalnie kilometrażu o łącznej długości **2400 m**.

**Zakres budowy drogi gminnej 100353L**

* Roboty pomiarowe.
* Roboty przygotowawcze – usunięcie kolidującego drzewostanu i zakrzaczeń.
* Roboty odwodnieniowe – odtworzenie geometrii przydrożnego rowu, odmulenie  
  i oczyszczenie przepustu z remontem umocnienia wlotu i wylotu.
* Roboty ziemne – wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni.
* Profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni.
* Profilowanie istniejącej nawierzchni żużlowej na odcinku od km 0+020 do km 0+990  
  z lokalnym poszerzeniem kruszywem łamanym na grubość 20 cm.
* Wykonanie warstwy mrozoochronnej z gruntu stabilizowanego cementem o Rm=2,5 MPa na jezdni.
* Wykonanie podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej C90/3 - kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie na jezdni.
* Skropienie emulsją asfaltową podbudowy kamiennej na jezdni.
* Wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC16W 50/70 na jezdni.
* Skropienie emulsją asfaltową warstwy wiążącej na jezdni.
* Wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S 50/70 na jezdni.
* Wykonanie konstrukcji nawierzchni zjazdów asfaltowych na przyległe drogi.
* Wykonanie zjazdów z kruszywa łamanego dna przyległe posesje.
* Wykonanie poboczy gruntowych umocnionych kruszywem łamanym.
* Ustawienie znaków pionowych zgodnie z projektem SOR.
* Roboty wykończeniowe – plantowanie i humusowanie skarp i zieleńców z obsianiem trawą.

Na etapie eksploatacji nie będzie występowała potrzeba wykorzystania surowców, wody, paliw oraz materiałów. Może natomiast wystąpić zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależnie od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m2 utrzymywanej powierzchni drogi. Ponadto wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni. Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej części dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę.

Na potrzeby remontów cząstkowych, zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów podobnych jak dla etapu przebudowy dróg. Ich ilości i szczegółowy zakres będą zależały od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii określonych w projektach wykonawczych.

Stwierdza się, że eksploatacja przedsięwzięcia po oddaniu do użytku nie spowoduje wzrostu zużycia surowców, materiałów, paliw i energii, których wykorzystywanie jest niezbędne do jego prawidłowego funkcjonowania.

**Do rozwiązań chroniących środowisko, należy zaliczyć:**

* zachowywania czystość drogi i jej otoczenia; utrzymywania terenu budowy i wykopów bez wody stojącej;
* podejmowania wszelkich uzasadnionych kroków mających na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz unikanie uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub dóbr publicznych i innych, a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczeń lub innych przyczyn powstałych w następstwie sposobu jego działania;
* Wykonawca będzie stosował materiały i wyroby dopuszczone do wbudowania  
  i zastosowania w budownictwie;
* przestrzegania przepisów ochrony przeciwpożarowej;
* prawidłowej organizacji placu budowy;
* dokładnego zagęszczenia podłoża i starannego ułożenia poszczególnych warstw konstrukcyjnych drogi;
* przewożenia materiałów sypkich w sposób zapobiegający pyleniu (przykrywanie ładunków plandekami);
* utrzymania sprawnego sprzętu przeciwpożarowego;
* materiały łatwopalne będą składowane w sposób zgodny z przepisami i będą zabezpieczone przed dostępem osób trzecich;
* urządzenia podziemne będą zabezpieczone przed uszkodzeniem w czasie trwania budowy/przebudowy drogi;
* Wykonawca będzie stosował gotowe mieszanki betonowe;
* kierowcy samochodów pracujących przy realizacji inwestycji, będą wyłączali silniki  
  w pojazdach, podczas postoju;
* kierowcy prowadzący pojazdy samochodowe będą ograniczać czas pojazdów i maszyn budowlanych na biegu jałowym;
* Wykonawca ograniczy prace budowlane do pory dnia oraz opracuje harmonogram umożliwiający możliwe najsprawniejsze i najszybsze zakończenie prac;
* ścieki oraz odpady będą gromadzone w sposób eliminujący ich wpływ na środowisko wodno – gruntowe;
* Wykonawca robót zapewni odpowiednie zaplecze sanitarne, poprzez przenośne sanitariaty;
* wszyscy zatrudnieni pracownicy przy realizacji inwestycji będą przestrzegać przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy;
* Wykonawca robót zapewni utrzymanie wszelkich urządzeń zabezpieczających, socjalnych oraz sprzęt i odpowiednią odzież dla ochrony życia i zdrowia osób zatrudnionych na budowie;
* Wykonawca robót zapewni odpowiednią organizację robot, aby na skutek braku porządku, niewłaściwego zabezpieczenia materiałów, maszyn, urządzeń i samochodów przed awariami, nie doszło do skażeń, zanieczyszczeń i zniszczeń w środowisku,
* podczas prowadzenia prac budowlanych będzie zastosowany odpowiedni sprzęt i środki transportu, przy czym ważna jest tutaj zarówno jakość sprzętu, jego prawidłowa eksploatacja i konserwacja, jak i dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko.
* Wykonawca robót jak również i Zarządca drogi/Inwestor będą dbać o jakość wykonywanych robot, co bezpośrednio wpływa na zmniejszenie częstotliwości i zakresu późniejszych koniecznych remontów, stałego nadzoru nad wykonawstwem i ich pracownikami

Przed przystąpieniem do prac budowlanych zostanie opracowany plan BIOZ, który  
w sposób szczegółowy określi informacje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Nie dopuszcza się użycia materiałów wywołujących szkodliwe działanie na środowisko.

W ramach planowanej budowy drogi, zachodzi konieczność wycinki drzew i krzewów. W celu łagodzenia negatywnych skutków w ingerencję w zieleń, zaleca się wycinkę drzew   
i krzewów rosnących w pasie drogowym, a kolidujących z pracami budowlanymi, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków. Natomiast, drzewa potencjalnie narażone na uszkodzenia zostaną zabezpieczone na okres budowy dróg. W ramach łagodzenia negatywnych skutków w związku z utratą drzew i krzewów, Inwestor zdecydował o dokonaniu nasadzeń rekompensujących.

Dane charakterystyczne istniejące na odcinku objętym opracowaniem:

Początek budowanego odcinka drogi gminnej nr 100353 L zlokalizowano w km 0+000 na krawędzi jezdni drogi powiatowej nr 1071 L, zaś koniec w km 2+400, zgodnie z założonym lokalnie kilometrażem roboczym. Droga gminna na budowanym odcinku przebiega w terenie równinnym, niezabudowanym. Wzdłuż drogi znajdują się grunty rolne, użytki leśne oraz nieliczne budynki inwentarskie i mieszkalne. Droga gminna nr 100353 L posiada w km 0+000 bezpośredni dostęp do drogi powiatowej nr 1071 L relacji Ortel Królewski – Łomazy wyposażonej w jezdnię o nawierzchni asfaltowej szer. 5,50 m. Połączenie drogi gminnej z drogą powiatową realizowane jest poprzez istniejące włączenie o nawierzchni utwardzonej żużlem w niezadowalającym stanie technicznym. Pas drogowy drogi gminnej nr 100353 L ma zmienną szerokość w granicach  
9,0–12,0 m (głównie: 12,0 m). W obrębie pasa drogowego drogi gminnej nr 100353 L biegnie lokalnie doziemna linia telekomunikacyjna, a także występują przejścia poprzeczne napowietrznych linii elektroenergetycznych eN. Droga nie posiada oświetlenia ulicznego. Droga gminna nr 100353 L w stanie istniejącym na odcinku od km 0+000 do km 0+990 posiada przekrój szlakowy z jezdnią utwardzoną żużlem na szerokość ok. 4,50 – 5,00 m, wzdłuż której przebiegają obustronne pobocza gruntowe. Od km 0+990 do km 2+400 droga posiada nawierzchnię żwirową o szerokości 3,50 – 4,00 m. W km 2+215 pod drogą jest zlokalizowany przepust betonowy. Na odcinku od km 0+000 do km 0+700 zlokalizowany jest prawostronny przydrożny rów odwadniający. Stan techniczny nawierzchni jest niezadowalający z występującymi lokalnie luźnymi, niedogęszczonymi ziarnami grubego kruszywa, ubytkami kruszywa, osią porośniętą trawą, nierównościami, wybojami oraz zaniżeniami, które w połączeniu z nieregularnymi spadkami poprzecznymi powodują powstawanie na drodze zastoisk wody, zaś spływ wód opadowych jest przyczyną powstawania rozmyć nawierzchni.

Zaprojektowanie i wykonanie inwestycji musi spełniać wymagania obowiązującego prawa –   
w szczególności:

– Ustawy i przepisów wykonawczych do Prawa Budowlanego,

– Ustawy i przepisów wykonawczych do ustawy z dnia 27.03.2003 r. o planowaniu   
i zagospodarowaniu przestrzennym,

– Ustawy i przepisów wykonawczych do ustawy z dnia 29 stycznia 2004r.- Prawo zamówień publicznych,

– Ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz ustaleń wynikających z warunków umowy pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą.

Każda część dokumentacji musi posiadać oświadczenie Projektanta i ew. Sprawdzającego, że jest wykonana zgodnie z obowiązującymi polskimi przepisami i wytycznymi projektowymi oraz jest kompletna z punktu widzenia celu, jakiemu ma służyć.

Dokumentacja projektowa musi posiadać oświadczenie Wykonawcy o przeprowadzonym sprawdzeniu, uzgodnieniu i gotowości jej do realizacji.