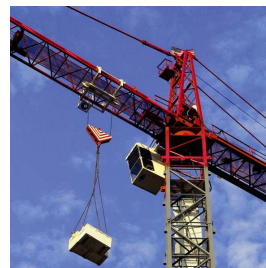


**INFORMACJA O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU
INWESTYCYJNYM POLEGAJĄCYM NA
PRZEBUDOWIE ULIC
KOŚCIUSZKI, REMBIELIŃSKIEGO, NOWEJ,
RAGINISA, PLACU 250-LECIA, OGRODOWEJ,
KONOPNICKIEJ, 3-GO MAJA WRAZ Z BUDOWĄ
KANAŁU DESZCZOWEGO Z WPUSTAMI W UL.
NOWEJ, KOŚCIUSZKI I REMBIELIŃSKIEGO NA
TERENIE MIASTA JEDWABNE**



WYKONAWCA



EKOTON Sp. z o.o.
ul. Św. Rocha 5 lok. 210 A
15 - 879 Białystok
tel./fax: (+48) 85 744 67 95
www.ekoton.pl

ZAMAWIAJĄCY



Urząd Gminy w Jedwabnem
ul. Żwirki i Wigury 3
18-420 Jedwabne

Białystok, wrzesień 2008 r.



**INFORMACJA O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU
INWESTYCYJNYM POLEGAJĄCYM NA PRZEBUDOWIE
ULIC KOŚCIUSZKI, REMBIELIŃSKIEGO, NOWEJ,
RAGINISA, PLACU 250-LECIA, OGRODOWEJ,
KONOPNICKIEJ, 3-GO MAJA WRAZ Z BUDOWĄ KANAŁU
DESZCZOWEGO Z WPUSTAMI W UL. NOWEJ,
KOŚCIUSZKI I REMBIELIŃSKIEGO NA TERENIE MIASTA
JEDWABNE**

WNIOSKODAWCA:

Urząd Gminy w Jedwabnem
ul. Żwirki i Wigury 3
18-420 Jedwabne

WYKONAWCA OPRACOWANIA:

EKOTON Sp. z o. o.
ul. Św. Rocha 5, lok. 210A
15 – 879 Białystok, tel./fax. 085/ 744-67-95
GSM: 0605 57 12 97; e-mail: beata@ekoton.pl

Opracowano w zespole:

dr Grzegorz Chocian
mgr inż. Beata Gładkowska- Chocian
mgr inż. Agnieszka Zaleska
mgr inż. Anna Saczuk

SPIS TREŚCI

1. RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	5
2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTANIA I POKRYCIA SZATĄ ROŚLINNĄ.....	8
3. RODZAJ TECHNOLOGII	9
4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	17
5. PRZEWIDYWANE ILOŚCI WYKORZYSTYWANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII.....	19
6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	19
7. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO	22
8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	30
9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA	31
SPIS ZAŁACZNIKÓW	32

Inwestor – Urząd Gminy w Jedwabnem wnosi o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ulic Kościuszki, RembIELIŃSKIEGO, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja wraz z budową kanału deszczowego z wpustami w ulicy Nowej, Kościuszki i RembIELIŃSKIEGO na terenie miasta Jedwabne. Dla realizacji planowanego przedsięwzięcia Inwestor stara się o wsparcie finansowe realizacji projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 – Działanie 2.1 „Rozwój transportu drogowego”, a szczegółowiej w ramach Poddziałania 2.1.2 - Regionalna infrastruktura drogowa. W celu realizacji całego projektu gmina planuje uzyskanie dofinansowania ze środków pomocowych UE (Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) w wysokości 65%, natomiast pozostałą część gmina pokryje z własnego budżetu.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. 2004 r. Nr 257 poz. 2573, z późn. zm.) przedmiotowa inwestycja należy do grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko i może wymagać sporządzenia Raportu o oddziaływaniu na środowisko (raportu OOS).

Wobec powyższego zgodnie z Wytocznymi w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych z dnia 3 czerwca 2008 r. Inwestor zgłasza się do Urzędu Gminy w Jedwabnem, ul. Żwirki i Wigury 3, 18-420 Jedwabne o określenie w procesie screeningu, czy dla planowanej inwestycji polegającej na przebudowie ulic Kościuszki, RembIELIŃSKIEGO, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja wraz z budową kanału deszczowego z wpustami w ulicy Nowej, Kościuszki i RembIELIŃSKIEGO wymagane jest sporządzenie Raportu o oddziaływaniu na środowisko, oraz w ramach procedury scopingu określenie zakresu raportu.

Jednocześnie prosi się o uwzględnienie konsultacji społecznych, w ramach przedmiotowej procedury OOS.

Wobec powyższego przedstawia się informację o planowanym przedsięwzięciu, którą sporządzono zgodnie z art. 49, ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2008 r. Nr 25 poz. 150).

1. RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne polega na przebudowie ulic Kościuszki, Rembielińskiego, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja wraz z budową kanału deszczowego z wpustami w ulicy Nowej, Kościuszki i Rembielińskiego położonych na terenie miasta Jedwabne stanowiących drogi gminne.

Analizowane odcinki ulic położone są w południowo – wschodniej części miasta Jedwabne, gmina Jedwabne, powiat łomżyński, województwo podlaskie, na osiedlu o zabudowie jednorodzinnej (częściowo zagrodowej). Ulice te służą do bezpośredniej obsługi komunikacyjnej przyległej zabudowy.

Pod względem fizycznogeograficznym, analizowany obszar leży w obrębie makroregionu Niziny Północnopodlaskiej „zaliczanej do podprowincji Wysoczyzn Podlasko – białoruskich ze względu na położenie w obrębie prekambryjskiej platformy wschodnioeuropejskiej, kontynentalne cechy klimatu i rubieży geobotanicznego działu północnego, stanowiącego część subborealnej strefy leśnej Europy Wschodniej”. Mezo-region, w granicach którego zlokalizowana jest analizowana Gmina to Wysoczyzna Kolneńska charakteryzująca się rzeźbą przetainową zmodyfikowaną procesami peryglacjalnymi, których wynikiem są szerokie doliny łagodnie o nachylonych zboczach.

Aktualnie wyżej wymienione drogi gminne posiadają nawierzchnię bitumiczną, brukową i gruntową będącą w złym stanie technicznym. W pasach drogowych przedmiotowych ulic funkcjonuje sieć urządzeń infrastruktury podziemnej i nadziemnej:

Mapa Nr 2. Lokalizacja ulic Kościuszki, Rembieleńskiego, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja w miejscowości Jedwabne.



Źródło: <http://www.zumi.pl/>

Do niniejszego rozdziału dołączono:

- Załącznik Nr 1.** Plan sytuacyjny – Przebudowa ulic 3-go Maja, Konopnickiej, Ogrodowej, Rembieleńskiego, Raginisa, Placu 250-Lecia, Kościuszki w Jedwabnem – nr. rys. 2/1.
- Załącznik Nr 2.** Plan sytuacyjny – Przebudowa ulic 3-go Maja, Konopnickiej, Ogrodowej, Rembieleńskiego, Raginisa, Placu 250-Lecia, Kościuszki w Jedwabnem – nr. rys. 2/2.
- Załącznik Nr 3.** Lewostronny wtórnik mapy zasadniczej, skala 1:500.

2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTANIA I POKRYCIA SZATĄ ROŚLINNĄ

Przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne polega na przebudowie ulic Kościuszki, RembIELIŃSKIEGO, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja wraz z budową kanału deszczowego z wpustami w ulicy Nowej, Kościuszki i RembIELIŃSKIEGO położonych na terenie miasta Jedwabne stanowiących drogi gminne.

Wymienione wyżej drogi posiadają obecnie nawierzchnię bitumiczną, brukową i gruntową oraz są w złym stanie technicznym. W pasach drogowych przedmiotowych ulic funkcjonuje sieć urządzeń infrastruktury podziemnej i nadziemnej:

- kanalizacja sanitarna,
- wodociąg,
- kablowa linia telekomunikacyjna,
- napowietrzna linia telekomunikacyjna,
- napowietrzna linia energetyczno-oświetlaniowa

Zakres planowanej inwestycji obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wykonanie podbudowy z kruszyw naturalnych lub łamanych oraz nawierzchni z betonu asfaltowego oraz wykonanie chodników z kostki betonowej.

W celu odprowadzenia wód opadowych z powierzchni jezdni w ramach przedmiotowej inwestycji zaprojektowano odcinki kanału deszczowego Ø 0,6, 0,4 i 0,3 m wraz z 31 typowymi wpustami w ul. Nowej, Kościuszki i RembIELIŃSKIEGO.

Zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji realizacja przedsięwzięcia zamknie się w granicach pasów drogowych istniejących dróg. Powierzchnia terenu objętego przedsięwzięciem wynosi:

- Ul. 3-go Maja – 1858,70 m²,
- Ul. Ogrodowa – 3138,86 m²
- Ul. RembIELIŃSKIEGO – 4989,67 m²
- Ul. Konopnickiej – 1220,59 m²
- Ul. Kościuszki – 5561,23 m²
- Ul. Raginisa – 1316,00 m²

- Ul. Plac 250-lecia – 1048,50 m²
- Ul. Nowa – 2689 m²

Łączna powierzchnia wynosi 21822,55 m².

Ze względu na fakt, iż wzdłuż przebudowywanych ulic nie występuje zadrzewienie kolidujące z realizacją przedsięwzięcia lub powodujące utrudnienia w trakcie eksploatacji dróg, nie przewiduje się wycinki drzew. Na ulicy RembIELIŃSKIEGO należy pas drogowy oczyścić z zarośli i krzaków.

Projektowany zakres robót całkowicie mieści się w granicach pasa drogowego i nie podlega konieczności wyłączenia gruntów.

3. RODZAJ TECHNOLOGII

Zakresem opracowania objęto niżej wymienione odcinki ulic:

- **ul. 3-go Maja** – odcinek od skrzyżowania z ul. Sadową (km rob. 0+000) do skrzyżowania z ul. Konopnickiej (km rob. 0+230,61) – odcinek długości 230,61 m. W stanie istniejącym ulica posiada nawierzchnię brukową szer. 5,00 m ograniczoną krawężnikiem betonowym typu ciężkiego. Na całej długości posiada obustronne chodniki z płyt betonowych 35×35 cm. Zarówno nawierzchnia jak i chodniki ze względu na długi okres eksploatacji są w złym stanie technicznym.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wykonanie podbudowy z kruszyw naturalnych lub łamanych grubości 20 cm oraz nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 8cm (5+3 cm) oraz wykonanie obustronnych chodników z kostki betonowej.

- **ul. Konopnickiej** – odcinek od skrzyżowania z ul. Kościuszki (km rob. 0+254,81) do skrzyżowania z ul. 3-go Maja (km rob. 0+375,23) – odcinek długości 120,42 m. W stanie istniejącym ulica posiada nawierzchnię brukową szer. 7,40 m ograniczoną krawężnikiem betonowym typu ciężkiego. Na odcinku od skrzyżowania z ul 3-go Maja do skrzyżowania z ul. RembIELIŃSKIEGO posiada prawostronny chodnik z płyt betonowych 35×35 cm. Zarówno nawierzchnia jak i chodniki ze względu na długi okres eksploatacji są w złym stanie technicznym.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wykonanie podbudowy z kruszyw naturalnych lub łamanych grubości 20 cm

oraz nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 8cm (5+3 cm) oraz wykonanie obustronnych chodników z kostki betonowej.

- **Kościuszki** – odcinek od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do granicy działki nr ewid. 1022 odcinek długości 489,9 m (417,50 m + 72,40 m).

- odcinek od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. RembIELIŃSKIEGO – odcinek długości 417,50 m. W stanie istniejącym ulica na odcinku 0+000 – 0+045 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 7,0 m, następnie do km 0+345 nawierzchnię brukową szerokości 6,5-7,0 m, dalej nawierzchnię gruntową. Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Wojska Polskiego do skrzyżowania z ulicą M. Konopnickiej ulica Kościuszki posiada obustronne chodniki o zmiennej szerokości 1,5-4,0 m oraz na dalszych ok. 30 m – chodnik prawostronny – wykonane z płyt betonowych. Zarówno istniejąca nawierzchnia brukową jak i chodniki ze względu na długi okres eksploatacji są w złym stanie technicznym.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje na tym odcinku przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wyrównanie istniejącej nawierzchni brukowej kruszywem naturalnym i wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 5cm oraz wykonanie obustronnych chodników z kostki betonowej.

- odcinek od skrzyżowania z ul. RembIELIŃSKIEGO do granicy działki nr ewid. 1022 – odcinek długości 72,40 m. W stanie istniejącym ulica posiada nawierzchnię gruntową szer. 5,50 m.

Na tym odcinku zakres planowanej inwestycji obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wykonanie podbudowy z kruszyw naturalnych lub łamanych grubości 20 cm oraz nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 8cm (5+3 cm) oraz wykonanie obustronnych chodników z kostki betonowej.

- **Ogrodowa** – odcinek od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego (km rob. 0+000) do skrzyżowania z ul. 3-go Maja (km rob. 0+315,63) – odcinek długości 315,63 m. W stanie istniejącym ulica posiada nawierzchnię brukową szer. 6,00 m, na odcinku od skrzyżowania z ul. Kościuszki ograniczoną krawężnikiem betonowym typu

ciężkiego po prawej stronie jezdni. Nawierzchnia jezdni jest w złym stanie technicznym.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wykonanie podbudowy z kruszyw naturalnych lub łamanych grubości 20 cm oraz nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 8cm (5+3 cm) oraz wykonanie obustronnych chodników z kostki betonowej.

- **Plac 250-lecia** – ulica w granicach działki o nr ewid. 328, początek i koniec projektowanego odcinka przyjęto w osi projektowanej nawierzchni bitumicznej ul. Rembielińskiego (km rob. 0+000 i 0+130,77) – odcinek długości 130,77 m. W stanie istniejącym ulica posiada nawierzchnię gruntową szerokości ok. 7,00 m częściowo ulepszona pospółką. Od strony placu ulica jest ograniczona krawężnikiem betonowym typu lekkiego.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wykonanie podbudowy z kruszyw naturalnych lub łamanych grubości 20 cm i nawierzchni z kostki betonowej gr. 8 cm oraz wykonanie chodnika z kostki betonowej po stronie przyległych posesji.

- **Raginisa** - odcinek od skrzyżowania z Rembielińskiego (km rob. 0+000) do końca działki nr 1479 (km rob. 0+101,90) – odcinek długości 101,90 m. W stanie istniejącym ulica posiada nawierzchnię gruntową. Ruch odbywa się całą szerokością pasa drogowego.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wykonanie podbudowy z kruszyw naturalnych lub łamanych grubości 20 cm i nawierzchni z kostki betonowej gr. 8 cm oraz wykonanie obustronnych chodników z kostki betonowej.

- **Rembielińskiego** – odcinek od skrzyżowania z ul. Konopnickiej do skrzyżowania z ul. Mickiewicza - odcinek długości 449 m (253,50 m+195,50 m).

- odcinek od skrzyżowania z ul. Konopnickiej (km rob. 0+000) do skrzyżowania z ul. Kościuszki (km rob. 0+195,50) – odcinek długości 195,50 m. W stanie istniejącym ulica posiada nawierzchnię gruntową o zmiennej szerokości na odcinku ulepszona pospółką. Na odcinku od skrzyżowania z ul. Konopnickiej od pierwszej zagospodarowanej działki pas drogowy po lewej stronie jest zakrzaczony.

Zakres planowanej inwestycji na tym odcinku obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wykonanie podbudowy z kruszyw naturalnych lub łamanych grubości 20 cm oraz nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 8cm (5+3 cm) oraz wykonanie lewostronnego chodnika z kostki betonowej.

- odcinek od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Kościuszki – odcinek długości 253,50 m. W stanie istniejącym ulica na odcinku 0+000 – 0+085 posiada nawierzchnię brukową o szerokości 5,5 m. Dalszy odcinek ul. RembIELIŃSKIEGO posiada nawierzchnie gruntową. Na całym odcinku ulica nie posiada wydzielonych chodników. Istniejąca nawierzchnia brukowa ze względu na długi okres eksploatacji jest w złym stanie technicznym.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje na tym odcinku przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wyrównanie istniejącej nawierzchni kruszywem naturalnym i wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 5cm oraz wykonanie obustronnych chodników z kostki betonowej.

- **Nowa** – odcinek od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Kościuszki – odcinek długości 256,00 m. W stanie istniejącym ulica posiada nawierzchnię brukową o szerokości 5,5 m. Szerokość pasa drogowego tej ulicy jest zmienna i wynosi 10,0 – 11,0 m. pas drogowy obudowany jest na całej długości. Wzdłuż ulicy funkcjonuje wyłącznie budowa jednorodzinna. Ulica nie posiada wydzielonych chodników. Istniejąca nawierzchnia brukowana ze względu na długi okres eksploatacji jest w złym stanie technicznym.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni poprzez wyrównanie istniejącej nawierzchni brukowej kruszywem naturalnym i wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 5cm oraz wykonanie obustronnych chodników z kostki betonowej.

W pasach drogowych wyżej wymienionych ulic funkcjonuje sieć urządzeń infrastruktury podziemnej i nadziemnej: kanalizacja sanitarna, wodociąg, kablowa linia telekomunikacyjna, napowietrzna linia telekomunikacyjna, napowietrzna linia energetyczno-oświetlaniowa.

Przyjęto następujące parametry techniczne projektowanych ulic :

Ul. 3-go Maja

- klasa drogi – dojazdowa D,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- przekrój poprzeczny – uliczny, chodniki obustronne przyległe do jezdni,
- obciążenie ruchem – KR1,
- min. promień łuku kołowego w planie – 30 m,
- min. promień łuku kołowego niwelety:
 - łuk wypukły – 300 m,
 - łuk wklęsły – 300 m.
- szerokość jezdni – 5,00 m,
- szerokość chodników – 1,50 -2,00 m,

Ul. Konopnickiej

- klasa drogi – lokalna L,
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- przekrój poprzeczny – uliczny, chodniki obustronne przyległe do jezdni,
- obciążenie ruchem – KR1,
- min. promień łuku kołowego w planie – 50 m,
- min. promień łuku kołowego niwelety:
 - łuk wypukły – 600 m,
 - łuk wklęsły – 600 m.
- szerokość jezdni – 6,00 m,
- szerokość chodników – 2,00 m,

Ul. Kościuszki

- klasa drogi – dojazdowa D,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- przekrój poprzeczny – uliczny, chodniki obustronne przyległe do jezdni,
- obciążenie ruchem – KR1,
- min. promień łuku kołowego w planie – 30 m,
- min. promień łuku kołowego niwelety:
 - łuk wypukły – 300 m,
 - łuk wklęsły – 300 m.

- szerokość jezdni – 5,00 m,
- szerokość chodników – lewostronny – 1,50 – 2,00 m,
 - prawostronny - 2,00 m,

Ul. Ogrodowa

- klasa drogi – lokalna L,
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- przekrój poprzeczny – uliczny, chodniki obustronne przyległe do jezdni,
- obciążenie ruchem – KR1,
- min. promień łuku kołowego w planie – 50 m,
- min. promień łuku kołowego niwelety:
 - łuk wypukły – 600 m,
 - łuk wklęsły – 600 m.
- szerokość jezdni – 6,00 m,
- szerokość chodników – lewostronny – 1,50 – 2,00 m,
 - prawostronny - 2,00 m,

Ul. Plac 250-lecia

- klasa drogi – dojazdowa,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- przekrój poprzeczny – uliczny, chodnik jednostronny przyległy do jezdni,
- obciążenie ruchem – KR1,
- min. promień łuku kołowego w planie – 30 m,
- min. promień łuku kołowego niwelety:
 - łuk wypukły – 300 m,
 - łuk wklęsły – 300 m.
- szerokość jezdni – 5,00 m,
- szerokość chodników – prawostronny – 1,50 m,

Ul. Raginisa

- klasa drogi – dojazdowa,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- przekrój poprzeczny – uliczny, chodniki obustronne przyległe do jezdni,
- obciążenie ruchem – KR1,
- min. promień łuku kołowego w planie – 30 m,

- min. promień łuku kołowego niwelety:

- łuk wypukły – 300 m,

- łuk wklęsły – 300 m.

- szerokość jezdni – 6,00 m,

- szerokość chodników – 2,0 m,

Ul. Rembielińskiego

- klasa drogi – dojazdowa,

- prędkość projektowa – 30 km/h,

- przekrój poprzeczny – uliczny, chodniki jednostronny przyległy do jezdni,

- obciążenie ruchem – KR1,

- min. promień łuku kołowego w planie – 30 m,

- min. promień łuku kołowego niwelety:

- łuk wypukły – 300 m,

- łuk wklęsły – 300 m.

- szerokość jezdni – 6,00 m,

- szerokość chodników – lewostronny – 1,50 - 2,00 m,

W celu odprowadzenia wód opadowych z powierzchni jezdni w ramach przedmiotowej inwestycji zaprojektowano odcinki kanału deszczowego Ø 0,6, 0,4 i 0,3 m wraz z 31 typowymi wpustami w ul. Nowej, Kościuszki i Rembielińskiego. Przepływ miarodajny wód deszczowych obliczono metoda stałych natężeń z łącznej powierzchni 15 ha wraz z przyległymi ulicami przewidzianymi w przyszłości do włączenia do tego kanału. Miarodajna wartość przepływu wynosi 477 l/s, dla której przyjęto kanał o średnicy 0,6 m. Kanał podłączono do istniejącego kanału deszczowego Dn 0,4 m przy skrzyżowaniu ul. Nowej z Wojska Polskiego. Kanał ten należy przebudować na większą średnicę w celu zapewnienia jego odpowiedniej przepustowości. Odwodnienie ulicy Rembielińskiego przewidziano odrębnym kanałem Ø 0,3 m, włączonym do istniejącego w ul. Mickiewicza kanału deszczowego Ø 0,4 m. Trasę kanałów zlokalizowano w jezdniach ulic. Jako odbiornik wód deszczowych przewidziano rzekę Jedwabieniankę.

Projektowane kanały należy wykonać z rur PCV lub żelbetonowych. Połączenia kielichowe rur PCV łączyć na uszczelki gumowe. Rury należy układać wyrównanym podłożu piaskowym grubości 10 cm.

Na trasie kanału przewidziano:

- 22 typowych studni rewizyjnych \varnothing 1,2 m z kręgów żelbetowych z włazami C 250 \varnothing 600 o wysokości korpusu 150 mm,
- 31 typowych wpustów balonowych \varnothing 0,5 m z kratą żeliwną drogową i osadnikiem.

Wody opadowe z jezdni i chodników spływać będą poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących i projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej. Na ulicy Kościuszki, gdzie pochylenie podłużne jezdni wynosi 0,3% zaprojektowano ciek przykrawężnikowy obniżony, zakończony wpustem kanalizacji deszczowej.

Wpusty deszczowe należy wykonać z rur betonowych zakończonych kratą żeliwną do wpustu drogowego. Głębokość części osadowej winna wynosić min. 0,8 m. fundamenty studni ściekowej wykonać z betonu.

Przyjęte rozwiązanie techniczne realizacji inwestycji wynika z obowiązujących norm i standardów budowlanych (np. ulice sześciometrowe) w tym zakresie, co oznacza, że jest wykonalne tak w sensie technicznym jak i technologicznym oraz jest zbieżne z najlepszymi stosowanymi w Polsce praktykami w realizacji podobnych inwestycji. Koszt realizacji projektu określony na bazie obowiązujących norm kosztorysowania, zapewnia optymalny stosunek jakości to wartości inwestycji.

Całość prac zostanie wykonana sprzętem specjalistycznym przystosowanym do wykonywania poszczególnych robót drogowych. Nasypy i podbudowa z kruszyw zostaną wyprofilowane równiarką i zagęszczone walcem statycznym lub wibracyjnym. Warstwy bitumiczne nawierzchni zostaną wykonane rozściełaczem i zagęszczone walcami.

Niniejsze przedsięwzięcie realizowane będzie zgodnie z Rozporządzeniem 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. z 1999 r. Nr 43 poz. 430) i w technologii typowej dla dróg tej klasy.

4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia rozpatrywane są dwa warianty:

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia

Przedmiotowe drogi gminne posiadają obecnie nawierzchnię bitumiczną, brukową i gruntową są w złym stanie technicznym. Jest to najczęstszą przyczyną licznych awarii pojazdów. Pasy drogowe o szerokości od 10-12 m z licznymi wybojami, powodują zwiększenie zużycia paliwa, a tym samym pogarszają stan środowiska naturalnego poprzez zwiększoną emisję spalin. Jazda z szybkością max. 20km/h wywołuje bardzo duży hałas, który jest uciążliwy dla mieszkańców osiedlonych wzdłuż dróg.

Istniejący stan stwarza zagrożenie nie tylko dla taboru samochodowego, ale również koliduje z ruchem pieszych, którzy ze względu na brak wydzielonych chodników są zmuszeni poruszać się bezpośrednio po jezdni (jest to szczególnie uciążliwe w okresie wzmożonych opadów deszczu i śniegu).

W okresie suszy przejazd jakiegokolwiek pojazdu powoduje unoszenie, a następnie osiadanie się pyłu, co wpływa niekorzystnie nie tylko na środowisko, ale również utrudnia życie mieszkańcom. Brak dostatecznego odwodnienia powoduje zalewanie powierzchni ulic. Wody opadowe spływają z powierzchni ulic na tereny przyległe, bądź gromadzą się w zaniżonych miejscach powodując utrudnienia w ruchu kołowym i pieszym.

Przebudowywane odcinki dróg przebiegają przez teren gdzie zlokalizowane są podmioty gospodarcze zaś istniejący stan nawierzchni utrudnia dojazd klientom korzystających z ich usług. Są to jedne z ważniejszych podmiotów funkcjonujących w mieście: stacja kontroli pojazdów, restauracja, sklep spożywczy, sklep przemysłowy, warsztat samochodowy, wynajem środków transportu. Liczba osób korzystających z ich usług jest bardzo duża. Klientami są nie tylko mieszkańcy gminy Jedwabne, ale również mieszkańcy gmin sąsiednich, turyści, goście i przejezdni. Zła nawierzchnia ulic przyczynia się do tworzenia wśród tych osób negatywnego wizerunku miasta. Zły stan ważnych ulic jest czynnikiem demotywowującym lokalnych przedsiębiorców i potencjalnych inwestorów.

Brak realizacji inwestycji przyczyni się do zmniejszenia spójności z regionalnym układem transportu drogowego, ponieważ przebudowywana infrastruktura drogowa łączy się z drogami wyższej kategorii.

W związku powyższym zakłada się, iż wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia jest nieuzasadniony pod względem, ekologicznym oraz pod względem ekonomicznym i społecznym.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Celem bezpośrednim przebudowy ulic jest poprawa dostępności komunikacyjnej Miasta Jedwabne poprzez przebudowę miejskiego układu drogowego. Jego realizacja poprawi jakość życia mieszkańców i ich komfort podróżowania, jak również przyniesie poprawę jakości środowiska naturalnego. W efekcie przeprowadzenia robót drogowych powstanie 2,09 km przebudowanej nawierzchni drogowej.

Wybrany i przedstawiony przez Inwestora wariant polegający na przebudowie ulic Kościuszki, RembIELIŃSKIEGO, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja wraz z budową kanału deszczowego na terenie miasta Jedwabne nie będzie niekorzystnie oddziaływał na środowisko dzięki zastosowaniu technicznych i technologicznych rozwiązań minimalizujących wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Rozwiązania te przedstawiono w punkcie 6 niniejszej informacji.

Inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na środowisko naturalne poprzez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury odwodnienia ciągu drogowego, zmniejszenie hałasu, praktyczną eliminację zapylenia oraz zmniejszenie emisji toksycznych składników spalin samochodowych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia ewentualne, krótkotrwałe negatywne oddziaływanie na środowisko będzie eliminowane poprzez właściwe prowadzenie prac wykonawczych oraz stosowanie nowoczesnych technologii budowlanych.

Podsumowując stwierdza się, iż za realizacją planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przemawiają zarówno względy społeczne, jak i ekologiczne.

5. PRZEWIDYWANE ILOŚCI WYKORZYSTYWANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII

Przy realizacji niniejszego przedsięwzięcia przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska.

Wykorzystane i wbudowane materiały to:

- kruszywo naturalne lub łamane – 2580 m³,
- beton asfaltowy – 1606 t,
- kostka betonowa – 7848 m²,
- krawężnik betonowy – 3781 m,
- woda – 565 m³.

Są to materiały ogólnodostępne, dopuszczone do stosowania w tego typu pracach, zgodne z Polską Normą. Całość materiałów zostanie dowieziona środkami transportu kołowego.

Energia elektryczna w procesie budowy nie będzie wykorzystywana.

Oszacowanie ilości wykorzystywanych surowców podczas eksploatacji przedmiotowych ulic jest bardzo trudne. Przewiduje się, iż jedynymi wykorzystywanymi surowcami będą piasek oraz sól stosowane w okresach zimowych do posypywania nawierzchni, jak również neutralizatory i sorbenty podczas prac czyszczących w przypadku wystąpienia na analizowanej ulicy kolizji lub wypadków drogowych.

6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Celem zmniejszenia bądź wyeliminowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko (w trakcie realizacji) będą przestrzegane poniższe zasady:

- skrócenie do niezbędnego minimum czasu realizacji,
- praca sprzętu mechanicznego odbywać się będzie w porze dnia,
- do pracy dopuszczony zostanie sprzęt sprawny technicznie ze szczególnym uwzględnieniem układu paliwowo-olejowego (wykluczy to ewentualne zanieczyszczenie gleb i wód gruntowych związkami ropopochodnymi),
- ziemia z robót ziemnych nie będzie używana do celów rolniczo-leśnych,

- pracujący na budowie sprzęt mechaniczny będzie poruszał się tylko w obrębie pasa drogowego przebudowywanej drogi,
- baza budowy wyposażona będzie w szczelne urządzenia socjalno-bytowe,
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączone.

W celu ochrony środowiska naturalnego wszelkie prace związane z przebudową ulic Kościuszki, RembIELIŃSKIEGO, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja oraz z budową kanału deszczowego na terenie miasta Jedwabne prowadzone będą pod stałym nadzorem budowlanym z użyciem specjalistycznego i odpowiedniego sprzętu.

Ochrona gleb i wód

Minimalizacja niekorzystnego wpływu przebudowanych ulic na powierzchnię ziemi i glebę w fazie budowy odnosić się będzie do:

- zabezpieczenia dróg dojazdowych i miejsc postoju ciężkiego sprzętu oraz składowania materiałów budowlanych przed skażeniem węglowodorami ropopochodnymi,
- wyeliminowania możliwości wycieku substancji ropopochodnych do gruntu z układów paliwowo - olejowych,
- zabezpieczenia bazy magazynowej substancji niebezpiecznych przed ewentualnym przedostaniem się wycieków tych substancji do gruntu i wód,
- przekazania powstałych w trakcie budowy odpadów betonu, gruzu betonowego, nadmiaru gleby i ziemi (w tym kamieni), urobku i zbędnego kruszywa osobom fizycznym lub innym podmiotom do wykorzystania – w pierwszej kolejności, a w przypadku takiej możliwości - uprawnionym firmom do unieszkodliwiania.

Na czas eksploatacji drogi, w celu pełnego zrekompensowania niekorzystnych wpływów związanych z oddziaływaniem zanieczyszczeń komunikacyjnych należy:

- wapnować gleby kwaśne, stosować preparaty rekultywacyjne z węgla brunatnego i torfu, zapewniające wysoką zawartość wolno mineralizującej się substancji organicznej w glebie.

W celu ochrony środowiska wodnego w ramach przedmiotowej inwestycji zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych z jezdni i chodników poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących i projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej w ul. Nowej, Kościuszki i Rembielińskiego. Na ulicy Kościuszki zaprojektowano ciek przykrawężnikowy obniżony, zakończony wpustem kanalizacji deszczowej.

Zakłada się, że powyższe odwodnienie analizowanych ulic w wystarczającym stopniu będzie zabezpieczało środowisko przed zanieczyszczonymi spływami wód opadowych z przedmiotowego obszaru.

Ochrona przed hałasem, drganiami i wibracjami

Projekt przebudowy ulic Kościuszki, Rembielińskiego, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go maja wraz z budową kanału deszczowego z wpustami W ul. Nowej, Kościuszki I Rembielińskiego na terenie miasta Jedwabne nie zawiera sposobów zminimalizowania ujemnego wpływu klimatu akustycznego na środowisko. Zakłada się natomiast, iż sama przebudowa będzie minimalizować negatywny wpływ hałasu drogowego, drgań i wibracji. Rodzaj nawierzchni jezdni, jej szerokość a co za tym idzie płynność poruszania się pojazdów mają wpływ na jakość klimatu akustycznego. Dla złego stanu jezdni poziomy hałas będą wyższe niż przy gładkim asfalcie po rozbudowie. Wynika z tego jednoznacznie, iż realizacja omawianego zamierzenia inwestycyjnego spowoduje polepszenie klimatu akustycznego w stosunku do sytuacji gdyby zaniechano rozbudowy.

Podczas wykonywania prac budowlanych uciążliwości związane z hałasem, drganiami i wibracjami minimalizowane będą poprzez wykonywanie prac w porze dziennej, wykorzystywanie nowoczesnych maszyn charakteryzujące się mniejszymi mocami akustycznymi i wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu, a także zapewniona zostanie optymalna organizacja ruchu maszyn i pojazdów na placu budowy.

Ochrona powietrza atmosferycznego

Projekt przebudowy ulic Kościuszki, RembIELIŃSKIEGO, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja wraz z budową kanału deszczowego z wpustami w ulicy Nowej, Kościuszki i RembIELIŃSKIEGO na terenie miasta Jedwabne nie przewiduje szczególnych sposobów ograniczenia emisji substancji szkodliwych w powietrzu otaczającym drogę. Jednakże już sama zmiana nawierzchni drogi przyczyni się do ograniczenia emisji spalin.

7. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

Przewidywana prognoza ruchu

W celu określenia średniego dobowego ruchu w roku bazowym, stanowiącego podstawę do obliczenia prognozy ruchu na przedmiotowych odcinkach drogi przeprowadzono bezpośrednie pomiary ruchu.

Pomiary przeprowadzono według zasad ustalonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych i Autostrad, dla tychże kategorii dróg:

- Pomiary wykonano w ciągu dwóch dni roboczych (wtorek, środa) jednego tygodnia. W każdym z dni pomiarowych pomiary prowadzono przez 16 godzin, w godzinach 6⁰⁰ – 22⁰⁰, w przekroju drogi, bez podziału na kierunki.
- Pomiary wykonano w miesiącu październiku, w którym (obok maja) średni dobowy ruch uważany jest najbardziej zbliżony do średniego dobowego ruchu w roku.
- Prezentacje wyników pomiaru zawężono do następujących kategorii pojazdów:
 - ciągniki rolnicze (kategoria h)
 - samochody osobowe (kategoria c),
 - samochody dostawcze (kategoria d),
 - samochody ciężarowe bez przyczep (kategoria e),
 - samochody ciężarowe z przyczepami (kategoria f),

- autobusy (kategoria g).

— Pomiary bezpośrednie wykonano w punkcie pomiarowym, w którym mierzona wielkość ruchu była miarodajna dla całego odcinka drogi.

Odcinkom dróg, na których wykonano pomiary ruchu, przypisano rekreacyjny charakter ruchu, przez który rozumie się odcinki dróg, na których występują niewielkie sezonowe wahania ruchu, tzn. Średni dobowy ruch dla poszczególnych miesięcy jest zbliżony do SDR, natomiast średni dobowy ruch w dni robocze jest większy od średniego dobowego ruchu w dni świąteczne.

Do obliczeń SDR pojazdów ogółem w punkcie pomiarowym wykorzystano pomiary ruchu przeprowadzone na drogach gminnych w miesiącu marcu 2008. zgodnie z przeprowadzonym rozeznaniem charakter ruchu na badanym odcinku drogi przyjęto jako rekreacyjny.

Zbiorcze zestawienie wyników przedstawiono w poniższej tabeli:

RUCH LOKALNY PRZED PROJEKTEM							
Ciąg drogowy ul. 3-go Maja							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
Łącznie pomiar 04.03.08 i 05.03.08	45	122	27	8	0	6	208
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
Średnioroczny	22	60	13	4	0	3	102
Ciąg drogowy ul. Konopnickiej							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
Łącznie pomiar 04.03.08 i 05.03.08	26	163	29	14	4	0	236
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
Średnioroczny	13	80	14	7	2	0	116
Ciąg drogowy ul. Ogrodowej							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
Łącznie pomiar 04.03.08 i 05.03.08	37	116	33	38	0	6	208
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
Średnioroczny	18	62	13	6	0	2	102
Ciąg drogowy ul. Plac 250-lecia							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
Łącznie pomiar 04.03.08 i 05.03.08	37	127	27	13	0	4	208
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
Średnioroczny	18	62	13	6	0	2	102

INFORMACJA O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU INWESTYCYJNYM POLEGAJĄCYM
NA PRZEBUDOWIE ULIC KOŚCIUSZKI, REMBIELIŃSKIEGO, NOWEJ, RAGINISA, PLACU 250-
LECIA, OGRODOWEJ, KONOPNICKIEJ, 3-GO MAJA WRAZ Z BUDOWĄ KANAŁU
DESZCZOWEGO Z WPUSTAMI W UL. NOWEJ, KOŚCIUSZKI I REMBIELIŃSKIEGO
NA TERENIE MIASTA JEDWABNE

Ciąg drogowy ul. Raginisa							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
Łącznie pomiar 04.03.08 i 05.03.08	19	105	15	7	0	0	146
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
Średnioroczny	14	75	11	5	0	0	104
Ciąg drogowy ul. RembIELIŃskiego							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
Łącznie pomiar 04.03.08 i 05.03.08	18	101	19	11	8	8	166
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
Średnioroczny	13	72	14	8	6	6	118
Ciąg drogowy ul. Nowej							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
Łącznie pomiar 04.03.08 i 05.03.08	51	100	13	8	13	8	193
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
Średnioroczny	36	71	9	6	9	6	137
Ciąg drogowy ul. Kościuszki							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
Łącznie pomiar 04.03.08 i 05.03.08	38	324	33	29	17	8	449
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
Średnioroczny	27	231	23	21	12	6	320

Ze względu na te same założenia oraz charakter terenu i ruchu na poszczególnych odcinkach obliczenie prognozy ruchu zostało przeprowadzone dla wszystkich odcinków łącznie w oparciu o:

- Obliczenie średniego dobowego ruchu poszczególnych kategorii pojazdów, a następnie pojazdów samochodowych ogółem w założonym roku prognozy,
- Określeniu procentowej struktury rodzajowej prognozowanego ruchu na podstawie łącznych liczb pojazdów, zarejestrowanych w dwóch 16-godzinnych pomiarach ruchu.

Przyjęto, że SDR autobusów będzie pozostawał dla wszystkich horyzontów czasowych do roku 2033 na tym samym poziomie, co w roku bazowym.

Średni dobowy ruch samochodów osobowych i dostawczych obliczono przez dodanie do ruchu w roku bazowym odpowiednich średnich przyrostu ruchu przedstawionych w tabeli poniżej:

INFORMACJA O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU INWESTYCYJNYM POLEGAJĄCYM
NA PRZEBUDOWIE ULIC KOŚCIUSZKI, REMBIELIŃSKIEGO, NOWEJ, RAGINISA, PLACU 250-
LECIA, OGRODOWEJ, KONOPNICKIEJ, 3-GO MAJA WRAZ Z BUDOWĄ KANAŁU
DESZCZOWEGO Z WPUSTAMI W UL. NOWEJ, KOŚCIUSZKI I REMBIELIŃSKIEGO
NA TERENIE MIASTA JEDWABNE

SDR Pojazdów samochodowych ogółem w roku bazowym [poj./dobę]	Średni roczny przyrost ruchu w okresie 2000-2020 [poj./dobę]	
	Samochody osobowe (kat.c)	Samochody dostawcze (kat.d)
< 250	4	1
250 – 499	13	2
500 – 999	25	3
1000 – 1499	42	5
1500 – 1999	60	7
2000 - 2500	80	10

Ze względu na oczekiwaną aktywizację gospodarczą obszaru i stworzenie bardziej komfortowego systemu transportowego, a co za tym idzie wzrostu ruchu o charakterze gospodarczym, założono 8% wzrost ruchu lokalnego po zrealizowaniu projektu.

RUCH LOKALNY PO REALIZACJI PROJEKTU							
Ciąg drogowy ul. 3-go Maja							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
rok	ruch lokalny przed projektem						
2010	22	68	15	4	0	2	111
2034	22	164	39	7	0	2	234
rok	ruch lokalny po projekcie						
2010	21	73	16	4	0	2	116
2034	21	169	40	7	0	2	239
Ciąg drogowy ul. Konopnickiej							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
rok	ruch lokalny przed projektem						
2010	13	88	16	7	2	0	126
2034	13	184	40	11	4	0	252
rok	ruch lokalny po projekcie						
2010	13	94	17	8	2	4	138
2034	13	190	41	12	4	4	256
Ciąg drogowy ul. Ogrodowej							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
rok	ruch lokalny przed projektem						
2010	18	65	18	19	2	3	126
2034	18	161	42	31	4	3	259
rok	ruch lokalny po projekcie						
2010	18	69	19	9	2	2	120
2034	18	165	42	14	4	2	247

INFORMACJA O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU INWESTYCYJNYM POLEGAJĄCYM
NA PRZEBUDOWIE ULIC KOŚCIUSZKI, REMBIELIŃSKIEGO, NOWEJ, RAGINISA, PLACU 250-
LECIA, OGRODOWEJ, KONOPNICKIEJ, 3-GO MAJA WRAZ Z BUDOWĄ KANAŁU
DESZCZOWEGO Z WPUSTAMI W UL. NOWEJ, KOŚCIUSZKI I REMBIELIŃSKIEGO
NA TERENIE MIASTA JEDWABNE

Ciąg drogowy ul. Plac 250-lecia							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
rok	ruch lokalny przed projektem						
2010	18	79	25	8	0	4	133
2034	18	175	49	13	0	4	258
rok	ruch lokalny po projekcie						
2010	18	84	26	9	0	2	140
2034	18	180	50	14	0	2	265
Ciąg drogowy ul. Raginisa							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
rok	ruch lokalny przed projektem						
2010	14	83	13	5	0	6	120
2034	14	179	37	8	0	6	243
rok	ruch lokalny po projekcie						
2010	26	89	14	6	0	6	140
2034	26	185	38	9	0	6	263
Ciąg drogowy ul. RembIELIŃskiego							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
rok	ruch lokalny przed projektem						
2010	13	80	16	8	6	6	128
2034	13	176	40	13	11	6	258
rok	ruch lokalny po projekcie						
2010	13	86	17	9	6	6	136
2034	13	182	41	14	12	6	267
Ciąg drogowy ul. Nowej							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
rok	ruch lokalny przed projektem						
2010	36	79	11	6	10	6	148
2034	36	175	35	10	18	6	280
rok	ruch lokalny po projekcie						
2010	31	85	12	6	11	4	149
2034	31	181	36	10	19	4	281
Ciąg drogowy ul. Kościuszki							
	h	c	d	e	f	g	Suma pojazdów
rok	ruch lokalny przed projektem						
2010	27	239	25	21	13	6	331
2034	27	335	49	35	23	6	474
rok	ruch lokalny po projekcie						
2010	27	257	27	23	14	0	348
2034	27	353	51	37	25	0	494

Odpady

W trakcie przebudowy ulic Kościuszki, RembIELIŃSKIEGO, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja w mieście Jedwabne powstawać będą odpady, które zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2001 r. Nr 112, poz. 1206) należą do grupy 17, czyli są to odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych i infrastruktury drogowej. Sposób wymienionej grupy odpadów w wyniku realizacji inwestycji powstawać będą:

- odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów (17 01 01),
- gruz ceglany (17 01 02),
- odpady z remontów i przebudowy dróg (17 01 81),
- asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01* (17 03 02),
- gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03* (17 05 04).

Podczas robót drogowych i eksploatacji ulic powstawać będą również odpady o kodzie 20 03 01, czyli niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne, które wytwarzane zostaną przez robotników oraz użytkowników drogi. Dodatkowo podczas eksploatacji wytwarzane będą odpady o kodzie 13 08 99* - inne niewymienione odpady, do których zalicza się odpady z oczyszczania osadników.

Zanieczyszczenia powietrza

Podczas wykonywania prac budowlanych następować będzie zarówno niezorganizowana, jak i zorganizowana emisja zanieczyszczeń do powietrza, która powodowana będzie pracą maszyn budowlanych i środków transportu, które emitują zanieczyszczenia powstające ze spalania paliw w silnikach spalinowych. Wśród tych zanieczyszczeń można wymienić tlenki azotu, benzen, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne. Oprócz powyższego podczas układania nawierzchni, w wyniku wykonywania prac ziemnych oraz w czasie ruchu pojazdów po nawierzchni nieutwardzonej następować będzie emisja pyłów i węglowodorów. Emisja tych zanieczyszczeń będzie miała charakter lokalny i ograniczony do dość krótkiego okresu czasu. W związku z powyższym nie będzie ona powodować znacznych uciążliwości i kumulacji w środowisku.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza następować będzie również w wyniku eksploatacji ulic Kościuszki, RembIELIŃSKIEGO, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja oraz podczas spalania paliw w silnikach spalinowych. Wówczas emitowane będą tlenki azotu, tlenek węgla, benzen, węglowodory alifatyczne i aromatyczne.

Oprócz powyższego następować będzie również emisja wtórna pyłu powodowana wzbudzaniem kurzu znajdującego się na powierzchni jezdni.

Hałas

W wyniku wykonywania prac budowlanych następować będzie emisja hałasu. Jednakże będzie ona miała charakter okresowy i potrwa do momentu zakończenia prac budowlanych. Emisja ta będzie się wiązała z pracą wykorzystywanych maszyn i urządzeń oraz ruchem pojazdów ciężarowych.

Poniżej w tabeli przedstawiono przykładowe moce akustyczne:

L.p.	Rodzaj maszyny	Przykładowa moc akustyczna
1	Samochody ciężarowe	88 – 105 dB
2	Maszyny budowlane	89 – 107 dB
3	Sprężarki	101 – 104 dB
4	Agregaty spawalnicze	100 – 101 dB
5	Koparki, spycharki	106 – 110 dB

Zasięg grupy pracujących maszyn na placu budowy drogi, biorąc pod uwagę ich moce akustyczne oraz czas pracy w ciągu dnia, może wynosić ponad 200 m w terenie zabudowanym i ponad 500 m w terenie otwartym.

Emisja hałasu powodowana będzie również w wyniku eksploatacji dróg. Zakłada się, iż emisja ta nie będzie jednak przekraczać wartości dopuszczalnych. Rodzaj nawierzchni jezdni, jej szerokość a co za tym idzie płynność poruszania się pojazdów mają wpływ na jakość klimatu akustycznego. Dla złego stanu jezdni poziomy hałasu będą wyższe niż przy gładkim asfalcie po rozbudowie. Wynika z tego jednoznacznie, iż realizacja omawianego zamierzenia inwestycyjnego spowoduje polepszenie klimatu akustycznego w stosunku do sytuacji gdyby zaniechano rozbudowy.

Wody podziemne

Zagrożenie wód podziemnych w przypadku braku głębokich wykopów i więzi hydraulicznej z wodami powierzchniowymi jest mało realne. Jednakże zanieczyszczenie wód powierzchniowych w rejonie przebudowy może mieć przełożenie na jakość wód podziemnych. Dodatkowo może również nastąpić tworzenie się pionowych dróg migracji zanieczyszczeń z powierzchni terenu do środowiska wód podziemnych, w wyniku niewłaściwie prowadzonych prac oraz robót budowlanych. W związku z powyższym ważne jest, aby lokalizacja i urządzenie placów budowy odpowiadały szczególnym wymagom ochrony wód gruntowych, a składowanie płynnych paliw i materiałów palnych, środków smarnych oraz innych środków chemicznych na budowie powinno odpowiadać wymaganiom ochrony wód przed niebezpiecznymi środkami płynnymi.

Wody powierzchniowe

Negatywne oddziaływanie na jakość wód powierzchniowych oraz ich zasoby może wystąpić podczas wykonywania prac drogowych w fazie budowy przedmiotowych ulic. Dlatego też wszelkie prace powinny być wykonywane w sposób ograniczający możliwość skażenia wód powierzchniowych, z maksymalnym zabezpieczeniem możliwości przedostawania się węglowodorów ropopochodnych z maszyn i urządzeń pracujących.

Projekt budowlany przewiduje oczyszczenie ścieków deszczowych poprzez wybudowanie kanalizacji.

Środowisko glebowe i roślinne

Podczas realizacji przebudowy ulic Kościuszki, RembIELińskiego, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-go Maja oraz budowy kanału deszczowego z wpustami w ulicy Nowej, Kościuszki i RembIELińskiego na terenie miasta Jedwabne powstaną nadmiary mas ziemnych i z wykopów, które nie będą nadawały się do wbudowania w nasypy z powodu braku właściwości nośnych. Pozyskane podczas prac masy ziemi będą wymagały przygotowania odpowiednich terenów do ich czasowego gromadzenia.

Czynniki degradujące, związane z przebudową dróg mogą być następujące:

- ewentualny wpływ substancji niebezpiecznych,
- emisja tlenków azotu,
- emisja dwutlenku siarki ze spalin,
- opad pyłu z zawartością metali ciężkich i TZO (Trwałe Zanieczyszczenia Organiczne, np. wielopierścieniowe węglowodory wieloaromatyczne).

Głównym „odbiorcą” emitowanych podczas eksploatacji dróg do środowiska zanieczyszczeń komunikacyjnych w pasie przyjezdniowym będzie gleba. Skażenia komunikacyjne wywołane są emisją zanieczyszczeń z silników spalinowych, wśród których znajdują się metale ciężkie (w tym: Pb, Zn, Cr, Cd, Pt). W efekcie może to doprowadzić do obniżenia żyzności gleb. Jednakże po wykonaniu inwestycji, w związku z poprawą płynności ruchu i zastosowanymi środkami łagodzącymi, nastąpi stopniowe zmniejszenie poziomu skażeń komunikacyjnych.

8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Inwestycja polegająca na przebudowie ulic Kościuszki, RembIELIŃSKIEGO, Nowej, Raginisa, Placu 250-Lecia, Ogrodowej, Konopnickiej, 3-Go Maja wraz z budową kanału deszczowego z wpustami w ulicy Nowej, Kościuszki i RembIELIŃSKIEGO na terenie miasta Jedwabne swym zasięgiem oddziaływania obejmie najbliższe otoczenie. Tym samym nie przewiduje się rozprzestrzeniania się emisji na znaczne odległości. Biorąc pod uwagę powyższe stwierdza się, iż w przypadku analizowanej inwestycji wyklucza się możliwość transgranicznego oddziaływania.

9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Zasięg oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie będzie wykraczał poza teren, do którego Inwestor posiada tytuł prawny a oddziaływanie ma wyłącznie charakter lokalny.

Przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16.04.2004r. o ochronie przyrody ani też w zasięgu jego oddziaływania (tym bardziej znaczącego) nie znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie w/w ustawy, w tym również obszar NATURA 2000. Najbliższy obszar NATURA 2000 – Dolina Biebrzy znajduje się około 9 km od przedmiotowej inwestycji.

Do niniejszego rozdziału dołączono:

Załącznik Nr 4. Lokalizacja miejscowości Jedwabne w stosunku do obszaru Natura 2000.

SPIS ZAŁACZNIKÓW

- Załącznik Nr 1.** Plan sytuacyjny – Przebudowa ulic 3-go Maja, Konopnickiej, Ogrodowej, RembIELIŃSKIEGO, Raginisa, Placu 250-Lecia, Kościuszki w Jedwabnem – nr. rys. 2/1.
- Załącznik Nr 2.** Plan sytuacyjny – Przebudowa ulic 3-go Maja, Konopnickiej, Ogrodowej, RembIELIŃSKIEGO, Raginisa, Placu 250-Lecia, Kościuszki w Jedwabnem – nr. rys. 2/2.
- Załącznik Nr 3.** Lewostronny wtórnik mapy zasadniczej, skala 1:500.
- Załącznik Nr 4.** Lokalizacja miejscowości Jedwabne w stosunku do obszaru Natura 2000.