

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Rozbiórka i budowa mostu w miejscowości Stare Kaczkowo wraz z przebudową drogi powiatowej nr 2657W w zakresie dojazdów do mostu”.

Przedsięwzięcie pn. „Rozbiórka i budowa mostu w miejscowości Stare Kaczkowo wraz z przebudową drogi powiatowej nr 2657W w zakresie dojazdów do mostu” kwalifikuje się jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na podstawie przepisu § 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 r., poz. 1839 ze zm.), tj.: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbiórce i budowie mostu w miejscowości Stare Kaczkowo wraz z przebudową drogi powiatowej nr 2657W w zakresie dojazdów do mostu.

Projekt przewiduje rozbiórkę istniejącego mostu w miejscowości Stare Kaczkowo i budowę nowego mostu w jego miejscu, wraz z przebudową odcinka drogi powiatowej nr 2657W od km 1+781,41 do km 3+693,64, co odpowiada długości około 1,912 km przebudowywanej drogi. Inwestycja jest zlokalizowana na drodze powiatowej, poza transeuropejską siecią transportową TEN-T i ma na celu poprawę stanu technicznego infrastruktury oraz bezpieczeństwa ruchu lokalnego.

Lokalizacja inwestycji:

Województwo: mazowieckie

Powiat: ostrowski

Gmina: Brok

Miejscowość: Stare Kaczkowo

Nowy most zostanie zlokalizowany w miejscu dotychczasowego obiektu na rzece Struga. Ponadto w obrębie inwestycji droga krzyżuje dwa istniejące przepusty (rowy melioracyjne przecinające drogę), które również zostaną przebudowane lub odtworzone w ramach projektu.

Obecnie teren, przez który przebiega inwestycja, ma zróżnicowany charakter. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi i projektowanego mostu znajdują się tereny zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej (gospodarczej). Poza obszarami zabudowanymi dominują tereny otwarte, takie jak łąki, pola orne, zarośla krzewiaste i pojedyncze drzewa nadrzeczne, a także roślinność łąkowa i trawy na poboczach drogi. Pas drogowy obecnie zajmuje nawierzchnia asfaltowa istniejącej drogi powiatowej oraz pobocza gruntowe porośnięte trawą. Teren w dolinie cieku Struga stanowi obszar zalewowy (podmokły) o okresowo wysokim poziomie wód gruntowych. Realizacja inwestycji wiąże się z koniecznością usunięcia krzewów i zakrzaczeń oraz pojedynczych drzew kolidujących z przebudową mostu i poszerzeniem drogi, a także roślinności porastającej skarpy rowów melioracyjnych i brzegi rzeki w miejscu prowadzonych prac.

Pas drogowy obecnie zajmuje nawierzchnia asfaltowa istniejącej drogi powiatowej oraz pobocza gruntowe porośnięte trawą.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości:

- powierzchnia jezdni (szer. 6,0 m): ok. 11 473 m²,
- powierzchnia poboczy ulepszonych (2 × 1,0 m): ok. 3 824 m²,
- powierzchnia platformy drogowej (jezdni + pobocza: 8,0 m): ok. 15 298 m²,
- elementy dla pieszych/rowerów: przewidziano ciąg pieszo-rowerowy; przy przyjęciu szerokości 3,0 m na całej długości inwestycji: ok. 5 737 m² (do doprecyzowania wg przedmiaru/PZT),
- płyta mostu : ok. 139 m².

Działki bezpośrednio objęte inwestycją:

- 1354, 1356, 1371, 1372, 1666/2 – obręb 0005 Stare Kaczkowo;
- 1666/1 – obręb 0001 Brok.

Działki przewidziane do podziału w procedurze ZRID:

- 245/2, 434, 243, 242, 241, 240, 239/4, 238/1, 237, 236, 235, 234, 233, 232/2, 231/6 231/9, 230/5, 229/2, 228/1, 228/2, 221, 219/1, 218/1, 217, 216/2, 216/5, 216/3, 216/4, 215, 214, 213, 212, 1373, 210, 209, 208, 1679, 1678, 1677, 1676, 1675/1, 1675/3, 1674, 1673, 1672, 1671, 1667, 397, 398, 399/2, 401, 402, 403/1, 403/2, 404, 405, 406, 407, 408, 426/5, 426/4, 427/1, 427/2, 428/2, 428/1, 435, 436 - obręb 0005 Stare Kaczkowo;
- 2063, 1591, 1521, 1611, 1612, 1613, 1614, 1683/2, 1683/1, 1682, 1681/2, 1681/1, 1680 - obręb 0001 Brok.

Działki w zasięgu oddziaływania inwestycji:

- 1354, 1355, 1356, 1359, 1371, 1372, 1373, 1667, 1671, 1672, 1673, 1674, 1675/4, 1678, 1679, 1682, 1684, 207/3, 207/4, 211, 228/2, 229/1, 230/2, 230/4, 231/5, 231/7, 231/8, 237, 238/1, 239/4, 240, 241, 242, 243, 244, 245/2, 246, 247, 248, 249, 336/1, 336/2, 339, 429, 430, 431, 432/1, 432/2, 433, 434, 438 - obręb 0005 Stare Kaczkowo;
- 1579, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1586, 1587, 1591, 1683/2, 1684/3, 1774, 1792, 1790/1, 1789, 1788/13, 2063, 2064 – obręb 0001 Brok.

Parametry drogi:

- klasa drogi: Z (droga zbiorcza, powiatowa),
- prędkość projektowa: 30 km/h,
- kategoria ruchu: KR2,
- szerokość jezdni: 6,0 m (dwie przewidziane pełnoprawne szerokości pasa ruchu),
- pobocza: 1,0 m szerokości każde, wykonane jako pobocza gruntowe ulepszone (zagęszczone kruszywem dla zapewnienia nośności),
- konstrukcja nawierzchni: warstwy bitumiczne i podbudowy zaprojektowane adekwatnie do kategorii ruchu, m.in.: warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC11S, warstwa wiążąca z asfaltobetonu AC 22P, podbudowa z kruszywa łamanego (klasy C90/3) oraz warstwy z mieszanki związanej cementem (CBGM). Taka konstrukcja zapewni trwałość nawierzchni i przeniesienie obciążeń ruchu KR2.

Podstawowe parametry geometryczne mostu:

- rozpiętość teoretyczna (w osiach podpór) - 10,90 m,
- długość konstrukcji pomostu - 11,80 m,
- szerokość całkowita - 11,78 m,
- szerokość użytkowa - 6,00 m + 3,50 m + 0,40 m,

- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej - 3,00 m,
- szerokość kapy ścieżki pieszo-rowerowej - 3,50 m,
- szerokość jezdni - 6,00 m,
- szerokość opaski bezpieczeństwa - 1,10 m,
- światło poziome mostu - 10,00 m,
- światło pionowe mostu - 1,83 m,
- rzędna dna koryta rzeki pod mostem: 98,00 m n.p.m.,
- rzędna spodu konstrukcji mostu: 99,83 m n.p.m.,
- rzędna niwelety na moście: 100,70 m n.p.m.,
- kąt przecięcia z przeszkodą: ok. $\alpha = 90^\circ$,
- klasa obciążenia wg PN-EN 1991-2:2007: II,
- klasa techniczna drogi: Z,
- klasa obciążenia wg MLC: 150.

Typ konstrukcji: rama żelbetowa. Posadowienie: bezpośrednie na ławach fundamentowych fundamenty bezpośrednio przekazujące obciążenia na grunt nośny z zespoleniem ścianek szczelnych do pracy z ławami fundamentowymi. Nowy most zostanie zaprojektowany i wykonany zgodnie z aktualnymi normami. Na obiekcie przewidziano również ciągi pieszo-rowerowe, co zapewni separację ruchu pieszych od jezdni i poprawi bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu.

W zakres inwestycji wchodzi: rozbiórka istniejącego mostu wraz z elementami konstrukcyjnymi, przyczółkami i dojazdami, które kolidują z nowym projektem; budowa nowego mostu o wyżej opisanych parametrach, w tym wykonanie przyczółków, skrzydeł, płyty pomostu oraz zabezpieczeń brzegów; przebudowa drogi powiatowej na odcinku ok. 1,912 km - wykonanie nowej konstrukcji jezdni o szerokości 6 m, wraz z poszerzeniami na łukach, przebudową skrzyżowań (jeśli występują) i zjazdów w pasie drogowym; wykonanie poboczy i chodników - utwardzenie poboczy o szer. 1,0 m, budowa chodników lub ciągów pieszych przy dojazdach do mostu zgodnie z projektem zagospodarowania; przebudowa przepustów - dwa istniejące przepusty pod drogą (prowadzące wody z rowów melioracyjnych) zostaną przebudowane lub wymienione na nowe o odpowiedniej średnicy i konstrukcji; reprofilacja koryta cieku, struga na odcinku w rejonie mostu – oczyszczenie i wyprofilowanie dna oraz skarp koryta rzeki w celu dostosowania do nowej konstrukcji mostu i zapewnienia sprawnego przepływu wód; roboty towarzyszące - organizacja ruchu zastępczego na czas budowy (np. tymczasowa kładka lub objazd dla ruchu lokalnego), przebudowa kolidujących sieci uzbrojenia terenu (jeśli występują), oznakowanie drogi, prace wykończeniowe i odtworzeniowe (humusowanie skarp, nasadzenia zastępcze, przywrócenie terenów tymczasowego zajęcia do stanu użytkowego po zakończeniu budowy). Po zakończeniu inwestycji przewiduje się przywrócenie terenów przyległych do pasa drogowego, zajętych czasowo na potrzeby budowy, do ich pierwotnej funkcji i stanu (rekultywacja terenu, nasadzenie zieleni w miejsce usuniętej itp.). W ramach inwestycji nie przewiduje się budowy kanalizacji deszczowej. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni oraz elementów towarzyszących będzie realizowane powierzchniowo, poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni do przydrożnych rowów i terenów chłonnych oraz za pośrednictwem kratek ściekowych na odcinkach w terenie zabudowanym. W ciągu odwodnienia przewidziano wykonanie przepustów drogowych: P1 w km 2+191,30 – rura \varnothing 800 mm oraz P2 w km 2+790 – rura \varnothing 800 mm z rur HDPE. Przepusty te zapewniają ciągłość istniejącego systemu odwodnienia rowów melioracyjnych i spływu wód z pasa drogowego.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach obszaru Natura 2000 Puszcza Biała PLB140007, dla którego obowiązują przepisy Zarządzenia Nr 15 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań

ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Biała PLB140007 (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2014 r. poz. 3828, z późn. zm., zwanej dalej „PZO”). Obszar realizacji inwestycji znajduje się w korytarzu ekologicznym Lasy Mielnickie-Puszcza Biała oraz w korytarzu ekologicznym Puszcza Biała. Najbliższe względem granic inwestycji stanowiska gatunków będących przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 Puszcza Biała PLB140007, tj. gąsiorka zlokalizowane są poza terenem inwestycji, w odległości ok. 230 m w kierunku południowo-wschodnim oraz dudka w odległości ok. 250 m w kierunku wschodnim. Do zagrożeń zidentyfikowanych w ww. PZO wskazano:

- dla gąsiorka – intensyfikacja rolnictwa, wycinka drzew i krzewów;
- dla dudka – usuwanie drzew przydrożnych, brak wypasu, restrukturyzacja gospodarstw rolnych, zalesianie terenów otwartych.

Realizacja inwestycji nie wpłynie na eskalację zagrożeń zidentyfikowanych dla ww. gatunków. Zamierzona inwestycja nie powinna pogorszyć stanu siedlisk przyrodniczych i gatunków będących przedmiotami ochrony ww. obszaru Natura 2000, z uwagi na lokalizację w obrębie istniejącej drogi. Uwzględniając powyższe, w tym lokalizację i charakterystykę inwestycji w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określono warunki mające na celu zapewnienie realizacji przedsięwzięcia z poszanowaniem prawa oraz z uwzględnieniem wartości przyrodniczych obszaru inwestycji i jej oddziaływania.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie dwóch jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych o nazwie „Brok od Siennicy do ujścia, kod: RW20001126714769, typ: RzN - Rzeka nizinna oraz „Struga”, kod: RW200010267147689, typ: PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) oznaczonej kodem GW200055, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. Stopień ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego określa się jako niezagrożony. JCWPd jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi. Planowana inwestycja położona jest na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Subniecka warszawska Nr 215.

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację i skalę nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w centralnej części kraju (woj. mazowieckie), w znacznej odległości od granic państwa. Ze względu na skalę i charakter (lokalna infrastruktura drogowa), nie występuje ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko. Wszelkie potencjalne oddziaływania (hałas, emisje zanieczyszczeń, wpływ na wody) ograniczają się do najbliższego otoczenia inwestycji na terytorium Polski.

Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac będą miały charakter bezpośredni, krótkotrwały i odwracalny. Planowana rozbiorka i budowa mostu w Starym Kaczkowie wraz z przebudową odcinka drogi powiatowej nr 2657W stanowi przedsięwzięcie infrastrukturalne o zasięgu lokalnym, którego potencjalne oddziaływanie na środowisko – przy zastosowaniu proponowanych środków ochronnych – nie powinno być znaczące.

BURMISTRZ GMINY
mgr Sebastian Dczkowski