

WGKI.6220.3.19.2021.2022.2023.2024.JM

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 14.03.2024 r. znak: WGKI.6220.3.19.2021.2022.2023.2024.JM

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowa inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62” zlokalizowana jest na terenie województwa mazowieckiego, w powiecie węgrowskim, na terenie gminy Łochów oraz w powiecie wołomińskim na terenie gminy Jadów.

Podstawowe parametry techniczno-geometryczne obwodnicy Łochowa (DK nr 62):

Odcinek 1 o długości ok. 7 km:

- klasa drogi: GP,
- prędkość projektowa: $V_p=100$ km/h,
- prędkość miarodajna: $V_m=110$ km/h,
- przekrój: jednojezdniowy 1x2,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- szerokość poboczy: 0,5 m pobocze utwardzone = min. 1,5 m pobocze nieutwardzone
- kategoria ruchu: KR4,
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś.

Odcinek 2 o długości ok. 2 km:

- klasa drogi: GP,
- prędkość projektowa: $V_p=70$ km/h, (60 km/h w wariantach 1Y i 2Y)
- prędkość miarodajna: $V_m=80$ km/h, (70 km/h w wariantach 1Y i 2Y)
- przekrój: jednojezdniowy 1x2,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- szerokość poboczy: 1,5 m pobocze utwardzone
- kategoria ruchu: KR4,
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś.

Dodatkowo w celu obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego DK nr 62, zaprojektowano w każdym z wariantów dodatkowe drogi zlokalizowane wzdłuż głównej trasy drogi krajowej, odpowiadające parametrom technicznym drogom klasy D.

Projektowane obiekty inżynierskie w ciągu drogi krajowej DK nr 62 zaprojektowano na 2 pasy ruchu jezdni zgodnie z przekrojem ruchowym drogi. Obiekty inżynierskie usytuowane nad drogą krajową opracowano w oparciu o projekt drogowy i zastosowane rozwiązania komunikacyjne.

Przepusty zaprojektowano jako prefabrykowane. Światło przepustów hydrologicznych, pełniących dodatkowo funkcję przejść dla zwierząt małych i płazów, o światłach 1,5x1,5 m, 3,0x1,5m oraz jednego przepustu suchego o światle 1,5x1,0 m. W przypadku przepustów p funkcji przejść zespolonych z ciekim/rowem przewiduje się zastosowanie w nich obustronnych, suchych pótek o szer. min. 0,5 m.

Dla celów właściwego i sprawnego funkcjonowania zaprojektowano system odwodnienia drogi, w tym m. In. Przepusty pod drogą główną, drogami poprzecznymi, drogami do obsługi terenów przyległych.

Zaprojektowano rowy drogowe trapezowe, o pochyleniu skarp 1:1,5, jako podstawowy system odwodniania obwodnicy.

Zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych z jezdni poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych (min. 0,3%) i spadków poprzecznych (min. 2,0%) umożliwiających spływ wody do projektowanych rowów drogowych i innych urządzeń odwadniających.

Przyjęty sposób odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym drogi, charakterem terenu istniejącego oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych do odbiorników. Jako odbiorniki przyjmuje się zbiorniki retencyjne oraz rzekę Liwiec. Wody opadowe z nawierzchni jezdni będą w większości odprowadzane bezpośrednio do otwartych rowów drogowych, a częściowo głównie w rejonach obiektów mostowych i przepustów, ujmowane za pomocą wpustów deszczowych i kolektorów deszczowych do rowów. Następnie rowy drogowe zostaną skierowane przez kanalizację do zbiorników retencyjnych, z których wody będą tłoczone poprzez system pompowni do odbiornika.

Na ciągach kanalizacji deszczowej grawitacyjnej przewiduje się zabudowę studni kanalizacyjnych. Przewiduje się studnie wpustowe z osadnikiem i zwieńczeniem kratką, uliczne lub krawężnikowo-jezdniowe do ujmowania wód opadowych z jezdni. W celu odprowadzenia wód z rowów drogowych projektuje się studnie wpadowe z piaskownikiem poziomym i osadnikiem. Ewentualne przejścia rurociągów ciśnieniowych pod drogami wykonać w rurach osłonowych.

Zaprojektowano zbiorniki na wody deszczowe pochodzące z odwodnienia drogi. Wszystkie zbiorniki zaprojektowano w celu ograniczenia wpływu na środowisko wód opadowych odprowadzanych z pasa drogowego. Zadaniem zbiorników jest zatrzymanie odpływu o dużej kulminacji wywołanej deszczem nawalnym i zredukowanie tego odpływu do odbiorników w celu ochrony przed zalaniem terenów położonych poniżej.

Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie zgodnie z następującym harmonogramem:

- roboty przygotowawcze w tym rozbiórkowe,
- roboty ziemne,
- wykonanie konstrukcji podpór obiektów mostowych oraz wzmocnienie podłoża,
- wykonanie odwodnienia korpusu drogowego,
- przebudowa sieci infrastrukturalnej,
- wykonanie podbudowy drogi oraz ustroju nośnego obiektu,
- wykonanie nawierzchni drogi,
- roboty wykończeniowe.

Inwestycję rozpatrzono wariantowo:

- wariant zerowy – niepodejmowanie przedsięwzięcia,
- wariant inwestycyjny – proponowany do realizacji wariant W2Y,
- warianty alternatywne – warianty W2X, W1X, W1Y.

Za wyborem wariantu inwestycyjnego 2Y przemawiają względy techniczne oraz ochrona środowiska. Wybór ww. rozwiązania pozostaje korzystnym z punktu widzenia interesu społecznego jak i ochrony środowiska., a realizacja planowanego przedsięwzięcia ze względu na swoją skalę i usytuowanie nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska oraz warunków życia i funkcjonowania społeczności w jego regionie. Wskazany wariant korzystnie wpłynie dodatkowo na podwyższenie bezpieczeństwa na terenie gminy ze względu na dostosowanie układu komunikacyjnego do potrzeb związanych m. in. z poprawą infrastruktury drogowej. Analiza stanu dróg i połączeń komunikacyjnych oraz analiza zapotrzebowania społecznego pozwoliły określić optymalny zakres inwestycji.

Inwestycja będzie służyła mieszkańcom gminy Łochów oraz innym użytkownikom korzystającym z przedmiotowej drogi, w tym ruchu tranzytowego.

Z up. Burmistrza
mgr Małgorzata Łotarska
Z-ca Burmistrza