

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi na odcinku Krypno – Tykocin, most na rzece Narew oraz przejazd kolejowy Knyszyn – Krypno”.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje trzy zadania realizacyjne:

1. przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi na odcinku Krypno - Tykocin (od km ok.53+814 do km ok.62+539,5),
2. remont mostu na rzece Narwi w mieście Tykocin (km 63+114),
3. przebudowa przejazdu kolejowego Knyszyn – Krypno (od km ok.50+513 do km ok. 50+921,5).

Przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie oraz nieznacznej rozbudowie odcinków o długości ok. 8,7 km oraz ok. 0,4 km (odcinka związanego z przebudową przejazdu kolejowego) istniejącej drogi wojewódzkiej Nr 671, doprowadzającej ruch do drogi krajowej DK Nr 65 i DK Nr 8 i łączącej miejscowości: Knyszyn – Krypno – Tykocin – Jeżewo w województwie podlaskim. Zakres rzeczowy tej części inwestycji obejmie również remont i przebudowę obiektów inżynierskich tj. przepustów drogowych oraz urządzeń infrastruktury technicznej, kolidujących z zakresem robót drogowych.

Z przebudową drogi wojewódzkiej na ww. odcinku związany jest również planowany remont istniejącego mostu na rzece Narwi w Tykocinie, usytuowanego w ciągu drogi Nr 671. Dla usprawnienia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa planuje się również wykonanie nowego odcinka drogi wojewódzkiej, likwidując dotychczasowy kręty przebieg drogi w obrębie skrzyżowania z torami linii PKP oraz przebudowę jednopoziomowego przejazdu kolejowego w miejscowości Knyszyn.

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała zmian w dotychczasowym sposobie użytkowania terenu, gdyż obejmie ona głównie teren w granicach własności inwestora, poza niewielkim poszerzeniem pasa drogowego dla skorygowania łuku poziomego drogi oraz przebudowy przepustów.

Charakteryzuje się ono następującymi parametrami technicznymi:

Droga wojewódzka Nr 671

- klasa drogi G
- prędkości projektowa $V_p = 70$ km/h
- prędkość miarodajna $V_m = 90$ km/h
- ilość pasów ruchu 2
- szerokość pasa ruchu 3,5 m
- szerokość chodnika zmienna min.1,5 m
- szerokość poboczy gruntowych 1,5 m
- obciążenie nawierzchni 100 kN/oś

Parametry techniczne remontowanego mostu na rzece Narew:

- szerokość jezdni między krawężnikami – 5,50 m,
- szerokość między stalowymi barierami ochronnymi w przęsłach skrajnych – ok.6,90 m,
- szerokość między stalowymi barierami ochronnymi w przęsłach kratowych – ok.5,70 m,
- szerokość mostu w przęsłach skrajnych – 11,30 m,
- szerokość mostu w przęsłach środkowych kratowych – 10,70 m,
- długość mostu – 195,00 m

W wyniku planowanego remontu mostu jego parametry techniczne nie ulegną zmianie w stosunku do stanu obecnego.

Parametry techniczne projektowanego odcinka drogi w obrębie skrzyżowania z linią kolejową Białystok – Ełk:

- klasa techniczna drogi G
- szerokość jezdni 7,0 m
- szerokość poboczy 1,5 m
- szerokość korony 10 m
- prędkość projektowa $V_p = 60$ km/h
- szerokość pasa drogowego 25 – 31 m
- wysokość skrajni drogowej 4,6 m

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zastosowane będą następujące rozwiązania chroniące środowisko:

a) ochrona powierzchni ziemi:

- ograniczenie zakresu prac ziemnych przede wszystkim do terenów pasa drogowego oraz nałożenie zakazu czasowego składowania mas ziemnych oraz wytworzonych odpadów poza pasem drogowym,
- usuwanie i składowanie warstwy gleby z terenów wykopów do późniejszego wykorzystania na miejscu w celu rekultywacji terenów przekształconych w trakcie robot budowlanych oraz do plantowania skarp,
- zastosowanie maszyn budowlanych w dobrym stanie technicznym, a co za tym idzie eliminowanie możliwości wycieku paliwa oraz olejów roboczych,
- organizacja placu budowy i zaplecza, pozwalająca na minimalizowanie wpływu ciężkiego sprzętu na strukturę gruntu,
- minimalizacja powierzchni odsłoniętych oraz czasu odsłonięcia w celu zapobiegania erozji,
- transport materiałów pylących z zastosowaniem przykrycia plandekami,
- wytwarzanie mieszanek oraz mas bitumicznych poza placem budowy oraz dowóz środkami transportu, przystosowanymi do takiego transportu.

b) ochrona wód powierzchniowych i podziemnych:

- lokalizacja zaplecza budowy poza terenami wrażliwymi na zanieczyszczenia, dolinami cieków wodnych i ich terenami przybrzeżnymi, w tym szczególnie doliną rzeki Narwi,
- uszczelnienie terenu przeznaczonego na zaplecze budowy i bazę materiałową oraz zapewnienie przez wykonawcę robot dostępności sorbentów,
- zabezpieczenie wód powierzchniowych przed przedostaniem się do nich zanieczyszczeń substancjami chemicznymi, pochodzącymi z ewentualnych wycieków paliwa bądź smarów maszyn i środków transportu,
- stosowanie czasowych zastawek na istniejących rowach i innych ciekach wodnych, w celu umożliwienia odcięcia spływu zanieczyszczonych wód opadowych oraz ścieków,
- zakaz naprawy sprzętu budowlanego w miejscu wykonywanych prac,
- zakaz pozostawiania w miejscu prowadzonych prac ziemnych jakichkolwiek odpadów, w tym w szczególności pojemników z substancjami niebezpiecznymi.
- wywożenie powstających ścieków bytowych do oczyszczalni ścieków,
- wykonywanie prac remontowych na moście na rzece Narwi z zastosowaniem środków zabezpieczających wody rzeki (np. stosowanie folii technicznej, tymczasowych zbiorników retencyjnych).

c) ochrona flory i fauny:

- harmonogram robót zostanie dostosowany do okresu wegetacji roślin (wykonywanie robót poza tym okresem) a niezbędna wycinka drzew na terenach leśnych będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków, tj. od września do marca,

- roboty związane z przebudową przepustów będą wykonywane z zachowaniem w maksymalnym stopniu roślinności przybrzeżnej na ciekach wodnych oraz osadów dennych,
- budowa przepustów ekologicznych będzie wykonywana poza okresem rozrodczym płazów i ich migracją.

d) ochrona przed hałasem:

- prowadzenie prac związanych z emisją hałasu jedynie w porze dziennej – w szczególności w pobliżu zabudowy mieszkaniowej,
- niedopuszczenie do sytuacji, w której urządzenia o dużej wartości poziomu mocy akustycznej (tzn. takie, które emitują dźwięk o dużym natężeniu) będą pracowały równocześnie w bliskim położeniu względem zabudowy mieszkaniowej.

e) ochrona przed zanieczyszczeniem powietrza:

- masy bitumiczne transportować samochodami, w których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w opończę ograniczającą emisję oparów asfaltów,
- transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału,
- stosować gotowe mieszanki do podbudowy wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- utrzymywać drogi dojazdowe w odpowiednim stanie czystości, nie stwarzającym możliwości nadmiernego pylenia,
- wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw od pracy,
- racjonalnie gospodarować masami bitumicznymi,
- stosować osłony ograniczające emisję pyłu powstającego podczas prac związanych z czyszczeniem konstrukcji mostu na rzece Narew.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zastosowane będą następujące rozwiązania chroniące środowisko:

a) ochrona powierzchni ziemi:

- zatrzymanie jak największej ilości wody na danym terenie przez wyposażenie rowów w zastawki i przegrody, co wpłynie korzystnie na bilans wodny gleb,
- eliminację stosowania mieszanek chemicznych do zwalczania śliskości zimowej, szczególnie w obszarze OCK „Dolina Narwi”, na terenach leśnych oraz bagiennych.

b) ochrona wód powierzchniowych i podziemnych:

- szczelna nawierzchnia jezdni- bitumiczna,
- spadki podłużne i poprzeczne jezdni, zapewniające grawitacyjny spływ wód,
- odwadnianie drogi o szlakuowym przekroju poprzecznym za pomocą przydrożnych rowów trawiastych, w których następować będzie częściowe samooczyszczenie na skutek procesów sedymentacyjnych, filtracji oraz procesów biochemicznych,
- rozproszone odprowadzanie wód opadowych w teren, co zapobiegnie kumulowaniu zanieczyszczeń w spływach wód, ale również będzie korzystne dla zwiększenia retencji i zachowania prawidłowych stosunków wodnych na terenach bagiennych,
- umocnienie dna rowu przydrożnego warstwą gliny, co zminimalizuje możliwość przenikania wód opadowych do wód gruntowych,
- zastosowanie przegród i zastawek w rowach, zapobiegających rozprzestrzenianiu się niebezpiecznych substancji chemicznych i ropopochodnych, uwolnionych w przypadku awarii pojazdów,
- utrzymanie systemu odwodnieniowego w dobrym stanie technicznym.

c) ochrona flory i fauny:

- ochrona roślinności podczas eksploatacji drogi będzie polegała na systematycznej pielęgnacji trawników porastających skarpy drogi i rowy odwadniające. Dodatkowo pielęgnacji poddawana będzie przydrożna roślinność średnia i drzewa,

- niezbędne będzie dokonanie nowych nasadzeń o strukturze piętrowej, w celu osłony lasu,
- planuje się zastosowanie odwodnienia mostu poprzez ujęcie wód z powierzchni jezdni i chodników do kolektora, a stamtąd odprowadzenie do uszczelnionych studni lub wyposażonych np. w osadniki oraz urządzenia odcinające odpływ zanieczyszczonych wód,
- planuje się wybudowanie przepustów ekologicznych w kilometrażu 62+100 – 62+500 oraz wyposażenie większych przepustów hydrologicznych pod drogą w półki, umożliwiające przeprawę małych zwierząt. Przepusty ekologiczne powinny być wyposażone w urządzenia naprowadzające zwierzęta do projektowanych przejść (np. siatka o oczkach 0,5x0,5 cm) i wysokości min. 0,50 cm. Planuje się wykonanie przepustów ekologicznych o wymiarach dostosowanych do wielkości populacji płazów. Zalecane jest wykonanie przepustów otwartych w części dolnej, zapewniających zachowanie istniejącego podłoża gruntowego i wyściółki.
- w celu ochrony siedliska bobra, zidentyfikowanego w rejonie przepustu ok. km 56+328 proponuje się wykonanie wyгородzenia siatką odcinka ok. 10m w rejonie przepustu oraz zastosowanie na wlocie i wylocie przepustu kraty, uniemożliwiającej budowę tamy w tych miejscach.

d) ochrona przed hałasem:

- nasadzenie żywopłotów.

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Białymstoku
dr inż. Lech Magrel