

Karta informacyjna przedsięwzięcia

zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. 2016, poz. 353 ze zm.)

Nazwa przedsięwzięcia:

Przebudowa drogi gminnej nr G852555 i G852537 Mroczeń – Słupia pod Kępem na długości 2,566 km.

1. Rodzaj, skala (np. zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przebudowa drogi gminnej Mroczeń – Słupia pod Kępem. Długość drogi – 2566mb, szerokość nawierzchni jezdni – 6,00m, szerokość poboczy utwardzonych 2 x 1,00m. Dotychczasowa klasa techniczna drogi – L – droga lokalna; projektowana – L, Dotychczasowa kategoria ruchu KR2; projektowana KR2. Nie przewiduje się miejsc parkingowych. Dotychczasowa: ilość samochodów osobowych – 100szt/dobę, ilość innych pojazdów – 60szt/dobę. Projektowana: ilość samochodów osobowych – 100szt/dobę, ilość innych pojazdów – 60szt/dobę. Projektowana prędkość: 40km/h.

Początek drogi na końcu istniejącej nawierzchni bitumicznej na działce nr 590 (obwód geodezyjny Mroczeń) na wysokości działki nr 591, następnie wzdłuż działki 1224 (obwód geodezyjny Baranów) i koniec drogi na granicy pasa drogowego drogi gminnej na działce nr 1229 (obwód geodezyjny Słupia pod Kępem) na wysokości narożnika działki nr 1223/3.

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia w chwili obecnej istnieje droga o nawierzchni gruntowej częściowo utwardzoną płytami betonowymi w złym stanie technicznym oraz zniekształconym profilem poprzecznym. Trasa drogi biegnie w terenie niezabudowanym wśród pól uprawnych. Parametry techniczne drogi nie są normatywne. Jezdnia bitumiczna posiada szerokość od 3,00 do 5,30m z poboczami gruntowymi zarośniętymi częściowo trawą. Droga nie posiada chodnika. Projektuje się wykonanie konstrukcji podbudowy z chudego betonu, kamienia łamanego i betonu asfaltowego oraz wykonanie nawierzchni jezdni o szerokości 6,00m z betonu asfaltowego. Pobocza drogi zamierza się umocnić na szerokości 1,00m kamieniem łamanym.

2. powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną:

Projektowana powierzchnia jezdni – 15.396m². Powierzchnia zjazdów – 288 m². Projektowana powierzchnia utwardzonych poboczy – 2.238m². Łączna powierzchnia zabudowy – 17.922m² t.j. 73% powierzchni działki. Nieruchomość dotychczasowo wykorzystywana jest jako droga gminna i nadal będzie wykorzystywana jako droga gminna. Około 70% nieruchomości stanowi jezdnia asfaltowa z poboczami. Około 1% nieruchomości pokryte jest krzewami. Projektuje się wycinkę krzewów na powierzchni przeznaczonej pod jezdnię i pobocza.

3. Rodzaj technologii

Przebudowa drogi gminnej polegać będzie na wykonaniu koryta pod konstrukcję jezdni i zjazdów oraz utwardzonych poboczy i wywozie nadmiaru gruntu, ułożeniu w korycie drogi warstwy gr. 15 z chudego betonu, następnie ułożeniu warstwy podbudowy gr. 32cm z kamienia łamanego oraz ułożeniu dwóch warstw bitumicznych gr. 2x5cm z betonu asfaltowego oraz wykonaniu zjazdów w technologii jak jezdni i poboczy. Pobocza wykonane będą z warstwy kamienia łamanego a za poboczem utwardzonym kamieniem łamanym wykonane zostaną pobocza z gruntu z ukopu. Na włączeniu drogi gminnej w drogę krajową zostanie ustawione oznakowanie pionowe. W trakcie inwestycji wszelkie prace będą prowadzone na jezdni i poboczu i w żaden sposób nie zagrażają istniejącemu drzewostanowi.

Przebudowa drogi nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo – krajobrazowego, kulturowego i nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi.

Projektowane przedsięwzięcie z uwagi na fakt realizacji po śladzie istniejącym drogi gminnej nie jest źródłem konfliktów społecznych.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Lokalizacja przedsięwzięcia – nie przewiduje się rozwiązań wariantowych. Nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego – nie przewiduje się rozwiązań wariantowych. Podbudowa z kamienia łamanego – nie przewiduje się rozwiązań wariantowych. Nawierzchnia poboczy z kamienia łamanego – nie przewiduje się rozwiązań wariantowych.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi: 2000m³ – woda technologiczna.

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi: beton asfaltowy – 4.000 ton, Kruszywo łamane – 15.000 ton, beton – 2.500 ton.

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: paliwo do maszyn drogowych i środków transportu – 95000 litrów.

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną: 0 kW/MW
- ciepłą: 0 kW/MW
- gazową: 0 m³/h

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Planowane przedsięwzięcie nie jest usytuowane na obszarach wodno-błotnych, obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych a także na obszarach objętych ochroną w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników śródlądowych. Nie stwierdzono aby realizacja inwestycji stanowiła zagrożenie dla naturalnych siedlisk i/lub gatunków o znaczeniu wspólnotowym, w tym priorytetowych, zgodnie z Dyrektywami Rady: 92/43/EWG o ochronie naturalnych siedlisk oraz dziko żyjącej fauny i flory („Dyrektywa Siedliskowa”), 79/409/EWG o ochronie dziko żyjących ptaków („Dyrektywa Ptasia”) oraz zgodnie z Rozporządzeniem Min. Środowiska z dnia 16 maja 2005r, w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i

zwierząt wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz.U.Nr 94 poz.795). Na terenie inwestycji nie stwierdzono występowania prawnie chronionych gatunków roślin bądź zwierząt.

W związku z powyższym, realizację inwestycji uznaje się za dopuszczalną, bez potrzeby podejmowania działań kompensacyjnych lub zamiennych, poza tymi wymaganymi przedmiotowymi przepisami prawa na etapie eksploatacji dla tej kategorii przedsięwzięć.

Docelowa eksploatacja drogi gminnej po jej przebudowie spowoduje złagodzenie uciążliwości środowiskowych t.j:

- Zmniejszenie ilości zanieczyszczeń gazowych ze spalania paliw samochodowych dzięki upłynnieniu ruchu pojazdów,
- Przeprowadzenie segregacji powstałych odpadów po rozbiórkach i pracach budowlanych,
- Przeprowadzenie rekultywacji terenów po przeprowadzeniu prac budowlano-montażowych.

Zastosowane rozwiązania techniczne poprawią w zdecydowany sposób płynność ruchu pojazdów na tej drodze a tym samym ograniczą emisję spalin do atmosfery.

Jezdnia z betonu asfaltowego, jej szerokość i równość wpłynie znacząco na obniżenie hałasu emitowanego przez użytkujące drogę pojazdy. Wyprofilowanie nawierzchni jezdni i poboczy wpłynie na prawidłową gospodarkę wodami opadowymi a co za tym idzie na skierowanie wód na tereny biologiczno-czynne umożliwiając im prawidłowy rozwój. Planuje się ograniczenie prowadzenia robót budowlanych do godzin 6.00 - 22.00. Na terenie bazy magazynowo sprzętowej zostanie zapewnione prawidłowe przechowywanie substancji paliwowych i smarowych oraz innych materiałów i surowców w taki sposób, aby nie zanieczyszczać wód i powierzchni ziemi. Niezbędne materiały takie jak kruszywo, beton i beton asfaltowy będą sukcesywnie dowożone i montowane wprost ze środka transportowego w koryto drogi. Materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać certyfikaty zgodności z odpowiednimi Polskimi Normami i Aprobatami Technicznymi i muszą być dopuszczone przez Państwowy Instytut Higieny. Mieszanki asfaltowe wbudowywane w obiekt dowożone będą sukcesywnie z zalegalizowanych wytwórni mas bitumicznych, produkowane w oparciu o zatwierdzone receptury laboratoryjne i na bieżąco badane co do ich jakości, według ustanowionych norm i przepisów produkcyjnych. Pozostałe materiały przeznaczone do wbudowania zgromadzone będą bezpośrednio w ilościach wystarczających do pełnego cyklu remontu drogi na bazie magazynowo-sprzętowej budowy.

Do wykonywania robót będzie użyty sprawny technicznie sprzęt o możliwie niskich emisjach zanieczyszczeń powietrza i hałasu. W trakcie realizacji robót związanych z przebudową drogi nie nastąpi zanieczyszczenie środowiska ponad normy wynikające z emisji spalin sprzętu do robót drogowych. Wykonawca robót zostanie zobowiązany warunkami technicznymi (SST) wykonania tego zadania do używania sprawnego sprzętu, nie powodującego nadmiernego hałasu i nadmiernej emisji spalin oraz nie zanieczyszczającego terenów wyciekami produktów ropopochodnych. Pojazdy przewożące materiał stosować będą plandeki w celu uniknięcia pylenia i ograniczenia emisji zanieczyszczeń do środowiska. Warunki te będą egzekwowane przez nadzór inwestorski Zamawiającego.

Istniejące w pobliżu miejsca robót drzewa należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem pracującymi maszynami przez obłożenie tych drzew deskami na wysokość do 3 m i obwiązanie drutem. W celu zminimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia w trakcie jego budowy na faunę, szczególnie na płazy, przewiduje się wygrodzić pas bieżących robót na długości do 100 m i na wysokość ok 30 cm pasem siatki ogrodniczej z tworzywa PCV lub PET, o wielkości oczek nie

większej niż 5 – 10 mm, lub pasem sztywnej folii PCV lub PET, umocowanej do drewnianych palików lub szpilek metalowych. Po wygradzeniu miejsca w których odbywać się będą roboty drogowe a przed ich wykonaniem zostanie dokonana lustracja terenowa i w przypadku stwierdzenia pobytu na tym terenie płazów zostaną one pochwycone i przeniesione poza teren budowy.

7. rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:

Ścieki socjalno-bytowe pochodzić będą z zaspokajania potrzeb życiowych pracowników budowy. Przyjmuje się, że pracownicy korzystać będą z 2 kabin typu Toi-toi skąd ścieki będą okresowo wywożone do zlewni oczyszczalni ścieków. Szacuje się, że dziennie będzie powstawać około 80 l ścieków. Przyjmuje się że minimalny zakres mycia się pracowników Wykonawcy będzie prowadzony na miejscu a ostateczne mycie będzie się odbywać na bazie Wykonawcy.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych:

nie przewiduje się,

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych (parkingi, drogi itp.);

wody opadowe z nawierzchni jezdni spływać będą na projektowane pobocza,

d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami (segregacja, gromadzenie w szczelnych pojemnikach)

Ilości odpadów będą nieduże i będą to odpady powstałe w trakcie wykonywania prac drogowych, takie jak: zdemontowane płyty drogowe, przepracowane oleje silnikowe czy odpady komunalne. Produkty te zostaną przez Wykonawcę robót zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami regulującymi procedurę ich unieszkodliwiania.

Biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy dotyczące klasyfikacji odpadów, w trakcie prac związanych z przebudową drogi przewiduje się wytworzenie następujących odpadów:

- odpady o kodach 17 05 04 – powstające podczas wykonywania prac ziemnych – usuwania gruntu (szacowana ilość – 3511 m³) , grunt zostanie przewieziony na tereny wyrobisk piaskowo-zwirowych na terenie powiatu kępińskiego w celu wykorzystania go do ich rekultywacji,
- odpady o kodach 17 01 81, 17 09 04 - powstające w wyniku rozbiórki wierzchniej warstwy nawierzchni przebudowywanej jezdni. Będą one powstawać z użyciem narzędzi mechanicznych i sprzętu budowlanego (szacowana ilość – 3,0m³).
- odpady o kodzie 20 03 01 (niesegregowane odpady komunalne) powstające na zapleczu budowy (szacowana ilość – 5,0m³).

Wyżej wymienione odpady nie należą do grup odpadów niebezpiecznych.

Ilość tych odpadów może wzrosnąć w stosunku do normalnej eksploatacji w przypadku wystąpienia rozlewu bądź wycieku substancji niebezpiecznej z cysterny (wystąpienia awarii). Usuwaniami skutków takich awarii zajmują się specjalistyczne firmy posiadające odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami (wymagane Ustawą o odpadach).

e) ilości, rodzaje zainstalowanych i planowanych urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwości (np. odory):

nie przewiduje się,

f) rodzaj i ilość emitowanych zanieczyszczeń do powietrza:

Będą to emisje zanieczyszczeń związane bezpośrednio z wykonawstwem zadania t.j. praca sprzętu mechanicznego: koparek, równiarek, rozkładarek do mas bitumicznych, walców drogowych oraz środków transportowych materiałów do wbudowania. Emisje gazowe ze spalania paliw i pyłowe będą niezorganizowane, stąd trudno jest dokonać oceny ich wpływu na środowisko ale będzie to emisja na pewno ograniczona do terenu prowadzonych robót i nie powinna być odczuwalna poza jego granicami.

g) rodzaje emitorów hałasu i sposób ograniczania negatywnego oddziaływania hałasu na środowisko:

W trakcie robót będzie emitowany hałas o charakterze chwilowym. Przebudowa drogi nie będzie miała zasadniczego wpływu na klimat akustyczny w jej sąsiedztwie ponieważ przebudowa nie zmieni głównych parametrów drogi (ilość i szerokość pasów, natężenia ruchu, profil podłużny itp.) Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się jedynie do poprawy warunków akustycznych w związku z wykonaniem nowej i równej nawierzchni jezdni a tym samym przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców zabudowy zlokalizowanej wzdłuż analizowanego odcinka drogi. Prace budowlane prowadzić można w porze dziennej między 6:00 a 22:00.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

W sąsiedztwie projektowanej inwestycji nie występują obszary „Natura 2000”. Najbliższy obszar położony jest w odległości około 2,9 km (kod obszaru PLH 300035). Na terenie objętym realizacją przedsięwzięcia nie występują: obszary ochrony krajobrazowej, zasoby naturalne, pomniki przyrody. Projektowane przedsięwzięcie w żadnym stopniu nie spowoduje zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

.....
Podpis wnioskodawcy