

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje:

- przebudowę drogi gminnej Nr 120505 W /klasy L/ Rąbież Gruduski-Kołaki Wielkie na działce nr 169 w m. Rąbież Gruduski (obręb: Rąbież Gruduski), na dz. nr 153 (obręb: Wiksin) oraz działkach nr 82, 184/3, 184/1, 186/1, 185/1, 206/2, 206/1, 85/1, 83/1 (obręb: Kołaki Wielkie) na odcinku dł. ok. 2km (mająca początek od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 616, a kończąca się skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 1201 W),
- przebudowę drogi gminnej Nr 120509 W /klasy L/ Kołaki Wielkie-Kosmowo na działkach nr 15, 93/2, 29/2, 8/2, 31/2, 32/2, 14/2, 9/2, 10/2, 11/2, 12/2, 33/2 (obręb: Kołaki Wielkie) dł. ok. 1,6 km (mająca początek od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1201 W do granicy z gminą Czernice Borowe),
- przebudowę drogi powiatowej nr 1201 W /klasy Z/ Kołaki Wielkie-Grudusk na działkach nr 215, 62 (obręb: Grudusk) i dz. nr 37/2 w m. Kołaki (obręb: Kołaki Wielkie) dł. ok. 3 km (mająca początek od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 544 i kończąca się w miejscowości Kołaki Wielkie).

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie ww. dróg poprzez zmianę stanu ich nawierzchni ze żwirowej lub gruntowo-żwirowej na bitumiczną z jezdnią jednopasmową o szerokości 4 m na podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie lub z zastosowaniem silmentu o szerokości 5,20 m i grubości średnio 15 cm ułożonej na istniejącej nawierzchni oraz obustronnymi poboczami z kruszywa naturalnego 2 x 0,75 m. Projektowana konstrukcja dróg to dwuwarstwowa nawierzchnia z betonu asfaltowego grubości 4-5 cm w warstwie ścieralnej i 4cm w warstwie wiążącej, a w przypadku podbudowy z silmentu jednowarstwowa nawierzchnia z betonu asfaltowego o grubości 5cm. Warstwa wiążąca i ścieralna wykonane będą z mieszanek mineralno asfaltowych wbudowanych na gorąco. Drogi będą posiadały odwodnienie w postaci rowów odwadniających oraz zjazdów do gospodarstw i pól.

W przypadku drogi powiatowej projekt zakłada poszerzenie jej z szerokości 3,5 m do 4,5 m oraz wzmocnienie konstrukcji drogi poprzez ułożenie warstwy betonu asfaltowego grubości 4 cm na całej długości, odmulenie rowów odwadniających oraz zjazdów do gospodarstw i pól, wyrównanie i uzupełnienie poboczy.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. 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. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) drogi publiczne zostały zaliczone do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejących dróg wobec czego sposób zagospodarowania i użytkowania terenu nie ulegnie zmianie. Projekt nie przewiduje wycinki drzew.

3. Rodzaj technologii

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii występujących w budownictwie drogowym.

Zakres robót:

- wykonanie robót ziemnych (w tym odwodnienie korpusu drogowego)
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni
- wykonanie poboczy
- wykonanie zjazdów do pól i gospodarstw
- wykonanie oznakowania

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Na podstawie ustawy – Prawo ochrony środowiska przedsięwzięcia polegające na przebudowie drogi nie wymagają rozpatrywania wariantów lokalizacyjnych. Poniżej zostaną rozpatrzone warianty technologiczne.

Wariant 1 (projektowany) – polegający na wykonaniu dróg o nawierzchni z betonu asfaltowego. Nawierzchnia z betonu asfaltowego jest nawierzchnią która charakteryzuje się:

- niską emisją hałasu,
- wysoką zdolnością do pochłaniania drgań,
- trwałością, średni okres eksploatacji nawierzchni asfaltowej wynosi 20 - 30 lat.
- poddaje się całkowicie recyklingowi, na rynku istnieje wiele technologii wykorzystujących w procesie technologicznym destrukta asfaltowy, np. na podbudowę,

Wariant 2 – polegający na wykonaniu dróg o nawierzchni z betonu cementowego.

Nawierzchnie z betonu cementowego mają wiele wad ze względu na ochronę środowiska:

- wysoką emisję hałasu wywołanego przejazdem przez szczeliny dylatacyjne,
- ścieranie się nawierzchni powodujące zwiększone zapylenie,
- czasowe wyłączenie odcinka drogi z ruchu z uwagi na okres wiązania i dojrzewania betonu cementowego
- brak odporności na używane środki do zimowego utrzymania nawierzchni (chlorki), powodujące wcześniejszą degradację nawierzchni,
- trudniej poddaje się recyklingowi.

Wariant zerowy – nie podejmowanie opisywanego przedsięwzięcia.

Ruch na drogach o nawierzchni gruntowej powoduje w porze suchej znaczące zapylenie powietrza. Pojazdy poruszają się po nich z mniejszymi prędkościami co jest powodem zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Drogi o nawierzchni nieulepszonej wymagają częstych zabiegów utrzymaniowych związanych z jej profilowaniem i uzupełnieniem kruszywem naturalnym. Zaniechanie przebudowy dróg uniemożliwi korzystanie z nich pojazdom komunikacji zbiorowej.

Na podstawie powyższej analizy należy stwierdzić, że wariant 1 jest najbardziej korzystny, natomiast wariant zerowy powinien zostać odrzucony.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, paliw oraz energii

Do zrealizowania planowanej inwestycji przewiduje się wbudowanie następujących materiałów:

- kruszywo naturalne
- spoiwo hydrauliczne (np. cement, silment)
- elementy metalowe znaków drogowych
- woda

Podczas realizacji robót budowlanych będą używane maszyny budowlane napędzane olejem napędowym, zużycie 4÷10 l/h.

Do utrzymania przebudowanych dróg będą wykorzystywane następujące materiały: mieszanka piasku z solą (utrzymanie zimowe).

Zastosowanie wskazanych materiałów nie będzie miało istotnego znaczenia z punktu widzenia ochrony środowiska.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety, korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi, zaniechanie prowadzenia prac hałaśliwych w nocy. Niewielki i ograniczony zakres prac nie wymaga wprowadzania innych, specjalnych zabezpieczeń. Jednak należy zaplanować organizację prac ziemnych, składowanie materiałów wydobytych np. gruntu z wykopów. Również zbierany z fragmentów terenu humus winien być składowany i wykorzystywany do zakładania nowych terenów zielonych.

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia na obecnym etapie prognozuje się zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko jedynie w zakresie ochrony wód powierzchniowych, podziemnych i gleby. W pozostałych zakresach – powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny – nie prognozuje się wystąpienia znaczących oddziaływań powodujących konieczność stosowania technicznych rozwiązań chroniących środowisko z uwagi na brak znaczącego wzrostu ruchu kołowego dla przebudowanych dróg. Inwestycja nie wpłynie na zwiększenie ilości odprowadzanych niekorzystnych substancji, a spowoduje polepszenie warunków jezdnych i przyczyni się do bardziej płynnej jazdy. To z kolei powoduje mniejsze odprowadzanie do środowiska węglowodorów alifatycznych oraz innych niekorzystnych substancji związanych z ruchem samochodowym.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Realizacja inwestycji drogowej – przebudowa dróg powodować będzie następujące rodzaje wprowadzanych do środowiska substancji lub energii:

- Wody opadowe z przebudowywanych dróg i terenów przyległych odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych. Prognozując warunki eksploatacji należy stwierdzić, że nie zachodzi znaczące zagrożenie zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego w trakcie funkcjonowania przebudowanych dróg. Skuteczność zastosowania rozwiązań zarówno w sytuacji normalnego funkcjonowania dróg oraz w sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód gruntowych i powierzchniowych.
- Wielkość i rodzaje wprowadzanych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dotyczą głównie CO₂, węglowodorów alifatycznych oraz węgla elementarnego. Wg. prognozy oddziaływania na warunki aerosanitarne otoczenia przebudowanych dróg należy stwierdzić, że funkcjonowanie dróg będzie spełniało normy w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza w perspektywie prognozowanych natężeń ruchu i nie zachodzi konieczność utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Należy dodać, że współczesne samochody emitują coraz mniej spalin, co związane jest z wprowadzeniem benzyn bezołowiowych i redukcją związków siarki w olejach napędowych oraz wprowadzenie bardzo rygorystycznych norm emisji spalin we współcześnie produkowanych silnikach.

- Na wartość parametrów klimatu akustycznego terenów bezpośrednio znajdujących się wokół projektowanych dróg ma wpływ przede wszystkim hałas komunikacyjny wywołany ruchem pojazdów samochodowych. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami ustalono, że zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na rozpatrywanym odcinku podlegałyby istniejące tereny z zabudową mieszkaniową. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Prognozowany zasięg oddziaływania hałasu przebudowywanych dróg nie wymaga podjęcia działań minimalizujących do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych, wymianę stolarki okiennej oraz w sytuacjach konfliktowych wykup budynków lub zmiana ich funkcji.
- Powstające w trakcie przebudowy dróg odpady nie są zaliczone do odpadów niebezpiecznych.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Realizacja przedsięwzięcia wyklucza jakiegokolwiek transgraniczne oddziaływanie na środowisko z uwagi na dużą odległość do najbliższej granicy z obcym państwem.

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

Droga gminna Nr 120505 W /klasy L/ Rąbież Gruduski-Kołaki Wielkie dł. ok. 2km, mająca początek od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 616, a kończąca się skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 1201 W w części położona jest na pograniczu „Krośnicko Kosmowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu”. Najbliższy pomnik przyrody znajduje się w odległości ok. 200 m, zaś najbliższej położony obiekt wpisany do rejestru zabytków w odległości ok. 700 m.

Droga gminna Nr 120509 W /klasy L/ Kołaki Wielkie-Kosmowo (do granicy z gminą Czernice Borowe dł. ok. 1,6 km) mająca początek od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1201 W, leży w obszarze objętym prawną formą ochrony przyrody w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku *o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.)* tj. „Krośnicko Kosmowskim Obszarze Chronionego Krajobrazu”. Najbliższy pomnik przyrody znajduje się w odległości ok. 2 km. Najbliższej położony obiekt wpisany do rejestru zabytków znajduje się w odległości ok. 2 km.

Droga powiatowa nr 1201 W /klasy Z/ Kołaki Wielkie-Grudusk zlokalizowana jest na pograniczu „Krośnicko Kosmowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu”. Najbliższy pomnik przyrody znajduje się w odległości ok. 1,5 km zaś najbliższej położony obiekt wpisany do rejestru zabytków znajduje się w odległości ok. 300 m.

Teren objęty inwestycją nie znajduje się na terenie wyznaczonego lub projektowanego obszaru Natura 2000.

Najbliższy obszar sieci Natura 2000 **Doliny Wkry i Mławki PLB 140008** znajduje się w odległości ok. 20 km od projektowanego przedsięwzięcia. Przedmiotem ochrony tego obszaru są populacje i siedliska głównie gatunków wodno-błotnych, przede wszystkim derkacza i błotniaka łąkowego. Ogółem na tym terenie stwierdzono występowanie 24 gatunków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Zagrożenia ww. ostoji wymienione w standardowym formularzu danych są związane z zamianą łąk i pastwisk na grunty orne, zaniechaniem użytkowania łąk i pastwisk, nadmiernym pogłębianiem rowów oraz zaśmiecaniem terenu. Tego typu zagrożenia nie wystąpią w związku z planowanym przedsięwzięciem. Przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na

obszar Natura 2000 oraz jego spójność i integralność.

Celem przebudowy dróg jest doprowadzenie ich parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia 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. Nr 43 z 14 maja 1999 r.). Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianę stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

W porównaniu do wariantu zerowego przebudowa drogi wpłynie na estetyzację istniejącego krajobrazu.