

# KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

## 1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie obejmuje:

- **przebudowę drogi gminnej Nr 120522 W /klasy L/ Stryjowo Wielkie-Leśniewo Dolne-Stawy na działce nr 79 (Obręb: Stryjowo Wielkie) i działce nr 263 (Obręb: Leśniewo Dolne) o długości 2,238 km, która wraz z drogą Nr 120534 W stanowi ciąg drogowy mający koniec na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 616 Ciechanów-Grudusk-Rembielin**

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie powyższej drogi poprzez wykonanie warstwy odsączającej z piasku grubości 15 cm i podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm, a następnie nawierzchni z dwóch warstw z betonu asfaltowego grubości 7 cm (warstwa wiążąca) i 5 cm (warstwa ścieralna).

Dla właściwego odwodnienia powierzchniowego zaprojektowano wykonanie spadku poprzecznego daszkowego 2%. Na łukach poziomych zaprojektowano spadek poprzeczny jednowarstwowy 3 %. Po wykonaniu nawierzchni uformowane zostaną pobocza szerokości 2 x 0,75 m o spadkach poprzecznych 5%. Pobocza zostaną wykonane z kruszywa naturalnego. Projekt przewiduje również wykonanie odwodnienia drogi o przekroju drogowym oraz zjazdów do gospodarstw i na pola.

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 istniejącej drogi wobec czego sposób zagospodarowania i użytkowania terenu nie ulegnie zmianie.

Obecny stan drogi jest zły. Posiada nawierzchnię gruntową o szerokości pasa drogowego od 7-10 m. Liczne ubytki, deformacje oraz koleiny nie wpływają pozytywnie na użytkowanie drogi. Brak prawidłowego odwodnienia, liczne przerosty trawiaste oraz wypiętrzone pobocza wpływają na degradację drogi. 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 drogi 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 drogi o nawierzchni z betonu cementowego. Nawierzchnie z betonu cementowego mają wiele wad ze względu na ochronę środowiska:

- wysoką emisję hałasu wywoływanego 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 niej z mniejszymi prędkościami co jest powodem zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Droga o nawierzchni nieulepszonej wymaga częstych zabiegów utrzymaniowych związanych z jej profilowaniem i uzupełnieniem kruszywem naturalnym. Zaniechanie przebudowy drogi uniemożliwi korzystanie z niej 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 wybudowanej drogi 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 czasowe materiałów wydobytych np. gruntu z wykopów, Również zbierany z fragmentów trenu 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 przebudowanej drogi. Inwestycja nie wpłynie na zwiększenie ilości odprowadzanych niekorzystnych substancji, wręcz przeciwnie 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 drogi powodować będzie następujące rodzaje wprowadzanych do środowiska substancji lub energii (zarys problematyki):

- Wody opadowe z przebudowywanej drogi 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 przebudowanej drogi. Skuteczność zastosowania rozwiązań zarówno w sytuacji normalnego funkcjonowania drogi oraz w sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód gruntowych i powierzchniowych.
- Wielkość i rodzaje wprowadzanych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dotyczą głównie CO<sub>2</sub>, węglowodorów alifatycznych oraz węgla elementarnego. Według prognozy oddziaływania na warunki aerosanitarne otoczenia przebudowanej drogi należy stwierdzić, że funkcjonowanie drogi 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 projektowanej drogi 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

przebudowywanej drogi 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 budowy drogi 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:**

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie „Krośnicko Kosmowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu”. Najbliższy pomnik przyrody znajduje się w odległości ok. 700 m od zadania.

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. 23 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. ostoi 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.

W sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie ma zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Celem przebudowy drogi jest doprowadzenie jej 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.

