

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na:

przebudowie drogi gminnej Nr 120501 W (klasy L) relacji Dębiny (gmina Szydłowo) – Żarnowo – Zawady (gmina Dzierzgowo) na działkach nr 13, 96, 85 i 58 na odcinku długości ok. 3,5 km Obręb: Żarnowo oraz przebudowie drogi powiatowej Nr 2318 W (klasy Z) Grudusk – Żarnowo -Szpaki (gmina Dzierzgowo) na działkach nr 151, 19/1, 18/3, 20/46, 150/2, 152/1, 16/1, 1316/7, 13/2, 1316/5, 6/2, 8/1, 7/1 Obręb: Grudusk i dz. nr 157/3, 158/1, 157/4, 149, 157/2, 157/1 i 58 Obręb: Żarnowo o długości około 4,2 km.

Zakres prac obejmuje:

- a) W przypadku drogi gminnej: zmianę stanu jej nawierzchni ze żwirowej lub brukowej na bitumiczną z jezdnią jednopasmową o szerokości 4 m na podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o szerokości 5,20 m i grubości średnio 15 cm ułożonej na istniejącej nawierzchni oraz obustronnymi pobocznymi z kruszywa naturalnego szerokości 2 x 0,75 m. Projektowana konstrukcja drogi to dwuwarstwowa nawierzchnia z betonu asfaltowego o grubości 4 cm w warstwie ścieralnej i 4 cm w warstwie wiążącej. Warstwa wiążąca i ścieralna wykonane będą z mieszanek mineralno-asfaltowych wbudowanych na gorąco. Droga będzie posiadała odwodnienie w postaci rowów odwadniających, zjazdów do gospodarstw i pól oraz zgodne z obowiązującymi przepisami oznakowanie.
- b) W przypadku drogi powiatowej projekt przewiduje jej poszerzenie z 3,5 m do 4,5 m oraz wzmocnienie konstrukcji drogi poprzez ułożenie warstwy betonu asfaltowego grubości 4 cm na całej długości drogi, odmulenie rowów odwadniających oraz wykonanie zjazdów do gospodarstw i pól.

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku 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.) planowane przedsięwzięcie należy do grupy przedsięwzięć dla których sporządzenie raportu może być wymagane § 3 ust. 1 pkt 56 – drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej nie wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30.

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.

Stan drogi gminnej Nr 120501 W jest zły. Liczne doły, deformacje, koleiny w nawierzchni gruntowo-żwirowej w zdecydowany sposób ograniczają przejezdność tą drogą, a brak prawidłowego odwodnienia wpływa na dalszą jej degradację.

Droga powiatowa Nr 2318 W jest urządzona na odcinku od Gruduska do Żarnowa posiada nawierzchnię bitumiczną w nienajlepszym stanie. Jezdnia szerokości 3,5 m ma nierówną, popękaną i z ubytkami nawierzchnię. Występują koleiny. Droga jest odwodniona rowami, których stan również nie jest najlepszy - występuje zamulenie, są zarośnięte krzewami i licznymi przerostami krzewiastymi. Wypiętrzone i nierówne pobocza wpływają na

degradację tej drogi.

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 dróg 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 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 nich z mniejszymi prędkościami co jest powodem zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Drogi o nawierzchni nieulepszonej wymaga 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 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 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.
- Wielkość i rodzaje wprowadzanych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dotyczą głównie CO₂, węglowodorów alifatycznych oraz węgla elementarnego. Według 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:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje teren nie leżący na 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.). Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w odległości ok. 2 km od najbliższych granic „Krośnicko Kosmowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu”. Najbliższy pomnik przyrody znajduje się w odległości ok. 250 m od zadania. W sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie ma zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Teren objęty inwestycją nie znajduje się na obszarze wyznaczonego lub projektowanego obszaru Natura 2000 oraz znajduje się w znacznej odległości od najbliższego obszaru Natura 2000.

Najbliższy obszar Natura 2000 **Doliny Wkry i Mławki PLB 140008** znajduje się w odległości ok. 16,5 km w kierunku zachodnim od terenu inwestycji.

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.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych do podstawowych zagrożeń obszaru Natura 2000 Doliny Wkry i Mławki PLB 140008 należy: „Zamiana łąk i pastwisk na grunty orne, zaniechanie użytkowania łąk i pastwisk, nadmierne pogłębianie rowów melioracyjnych. Zagrożenie dla wartości przyrodniczych obszaru stanowi również zaśmiecanie oraz niszczenie runa leśnego”.

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 dróg wpłynie na estetyzację istniejącego krajobrazu.