

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

/dla wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawierające dane , o których mowa w art. 71ust. 2 pkt. 2

Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
z dnia 03 października 2008 r. / (Dz.U.08.199.1227 z dnia 07 listopada 2008r.)

Nazwa zadania:

„Rozbudowa drogi wewnętrznej Marianów - Bolesławów”

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia .

Przedmiotem opracowania jest rozbudowa drogi wewnętrznej Marianów-Bolesławów.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy Władysławów, powiat turecki woj. wielkopolskie.

Projektowana droga przebiega w terenie równinnym odcinkowo wśród zabudowy mieszkalnej oraz pól uprawnych o nawierzchni gruntowej i gruntowo-żwirowej.

Droga składa się z dwóch odcinków – Odcinek I 1,28km i Odcinek II 0,451km łączna długość 1,731km.

Projektowana rozbudowa drogi prowadzi do docelowego rozwiązania układu komunikacyjnego przyczyniając się do poprawy warunków ruchu drogowego i komfortu mieszkańców miejscowości Marianów i Bolesławów.

W ciągu drogi zlokalizowane będą zjazdy na drogi wewnętrzne, do posesji i na pola.

Droga przebiega przez obszar częściowej luźnej zabudowany - na Odcinku I na długości ok. 250m, pozostałość drogi przebiega na obszarze niezabudowanym.

Położenie – dane dotyczące działek (nr, obręb) :

Oznaczenie geodezyjne działek objętych planowanym przedsięwzięciem:

182; 317; 318; 402; 223; 224; 185; 308; 320/2; 320/1; 323/1; 319; 324; 325; 326; 332; 333; 334; 335; 338; 339; 340; 341; 345; 346; 446; 403; 400/2; 401; 406; 408; 409; 517; 516; 410/1; 410/2; 411/2; 411/1; 417/1; 423/4; 423/5; 423/6; 426; 429; 428; 427; 422; 420; 419; 418; 416; 415; 414; 413; 412; 245/1; 245/2; 246; 249; 250; 253; 254; 257; 258; 421; 407; 260; 259; 221; - obręb Marianów, gmina Władysławów.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Gminy Władysławów.

1.1. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów **przyrodniczych** i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

Na obszarze rozbudowywanej drogi wewnętrznej nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) obszary wybrzeży:

Na obszarze rozbudowywanej drogi wewnętrznej nie występują obszary wybrzeży.

c) obszary górskie i leśne:

Na obszarze rozbudowywanej drogi wewnętrznej nie występują obszary górskie i leśne.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Na obszarze rozbudowywanej drogi wewnętrznej nie występują strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natury 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natury 2000.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

W związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardów jakości środowiska w stosunku do stanu istniejącego

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne:

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne

h) gęstość zaludnienia:

Na terenie przyległym do planowanego przedsięwzięcia występuje nieliczna zabudowa mieszkalna i obejścia gospodarstw rolniczych.

i) obszary przylegające do jezior:

nie występują

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:

nie występują

1.2. Projektowana rozbudowa drogi wewnętrznej nie wpłynie na pogorszenie środowiska, pozostanie również bez wpływu na kryterium wykorzystania przyległych terenów. Projektowana inwestycja nie zmienia zasadniczo sposobu zagospodarowania terenu.

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

W chwili obecnej teren objęty przedsięwzięciem to w przeważającej części pas drogowy istniejącej drogi z wyjeżdżonym szlakiem o nawierzchni gruntowej i żwirowo-gruntowej.

Na omawianym odcinku woda opadowa i roztopowa jest odprowadzana powierzchniowo bezpośrednio do gruntu.

W ciągu odcinka występuje zadrzewienie oraz inna roślinność niskopienna oraz uprawy rolne.

Długość planowanej drogi wynosi 1,730 km w dwóch odcinkach (1 280mb i 450mb) .

Długość planowanej drogi objętej inwestycją to **1 720m** w dwóch odcinkach Odcinek I – 1 280mb i Odcinek II – 450mb. Ogólna powierzchnia terenu (jezdni i pobocza) przewidzianego do zajęcia i wyłączenia z powierzchni biologiczno czynnej to około 10 400m².

Projektuje się następujące parametry drogi :

- kategoria drogi wewnętrzna
- klasa techniczna D – dojazdowa
- prędkość projektowa Vp = 30 km/h
- kategoria ruchu KR1-KR2
- przekrój poprzeczny - drogowy
- szerokość korony - 6,00 m
- szerokość jezdni - 4,00 m
- szerokość poboczy - obustronnie 1,00 m ze spadkiem 6-8%
- spadek jezdni dwustronny - 2% daszkowy
- skrzyżowanie typu zwykłego
- zjazdy – rozwiązania zjazdów indywidualne

Obszary chronione:

Projektowana rozbudowa drogi wewnętrznej nie znajduje się na obszarze chronionym. Teren przedsięwzięcia nie jest objęty ochroną konserwatora zabytków.

3.Rodzaj technologii

3.1. Przy realizacji przedsięwzięcia przyjęto, wykonanie prac metodą tradycyjną.

Zanieczyszczenia powietrza w czasie wykonania robót konstrukcyjnych i bitumicznych ograniczy się do spalania paliw (benzyny, oleju opałowego) napędzających maszyny i środki transportu. Zagrożenia te na miejscu budowy są stosunkowo niewielkie.

W celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza gazami i oparami z mieszanki bitumicznej zaprojektowana zostanie warstwa konstrukcyjna nawierzchni z betonu asfaltowego, która wymaga minimalnych ilości lepiszcza, przy przewozie mieszanek zastosowane muszą być plandeki na środkach transportowych które zabezpieczają przed zanieczyszczeniem powietrza gazami i oparami z asfaltów i przed stygnięciem masy.

3.2. Planowany zakres robót:

- roboty pomiarowe
- usunięcie drzew i krzewów
- roboty ziemne w wykopie i nasypie

- wykonanie przepustów pod koroną drogi z rur PEHD fi 40cm wraz ze ściankami czołowymi z prefabrykatów betonowych
- wykonanie profilowania i dogęszczenia podłoża pod w-wy konstrukcyjne
- wykonanie dolnej w-wy podbudowy z mieszanki kamiennej (granit, bazalt, melafir) 0-63mm gr. 15cm po zagęszczeniu
- wykonanie górnej w-wy podbudowy z mieszanki kamiennej (granit, bazalt, melafir) 0-31,5mm gr. 8cm po zagęszczeniu
- ułożenie nawierzchni (w szerokości jezdni 4,00m) z betonu asfaltowego wg normy PN-E-13108-1 gr. 4cm
- wykonanie zjazdów do posesji i na pola (w szerokości pobocza – 1,0m od krawędzi jezdni) z mieszanki kamiennej (odpowiednik dolnej podbudowy) 0-63mm gr. 15cm
- wykonanie nawierzchni poboczy z materiału dowiezionego żwirowego średnia gr. ok. 24cm

3.3. Odwodnienie

Przewiduje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych powierzchniowo zadanymi spadkami podłużnymi i poprzecznymi do gruntu w granicach poszerzonego pasa drogowego.

Przy włączeniu Odcinka I do drogi powiatowej 3219P zaprojektowano przepust z rur PEHD fi 40cm wraz z oczyszczeniem istniejącego rowu na długości po 50m w każdą stronę.

Na Odcinku II w km 0+117 i km 0+156 przewidziano wykonanie przepustów z rur PEHD fi 40cm wraz z odtworzeniem rowów na długości po 20m w każdą stronę.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

- wariant „0” polegający na nie podejmowaniu żadnych działań inwestycyjnych. Wybór wariantu zerowego spowodowałby przede wszystkim pogorszenie się standardu życia mieszkańców.
- wariant inwestycyjny polegający na rozbudowie drogi o nawierzchni z betonu asfaltowego poprawi komfort mieszkańców miejscowości Mariantów i Bolesławów.

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

- woda

w trakcie realizacji przedsięwzięcia zużycie wody występuje w minimalnym zakresie: zraszanie podbudowy kamiennej w trakcie stabilizacji mechanicznej, zraszanie bębnowalcy drogowych podczas zagęszczania nawierzchni bitumicznej.

Nie wykorzystuje się wody do utrzymania dróg

- energia – nie przewiduje się wykorzystania energii elektrycznej w trakcie realizacji przedsięwzięcia ani do utrzymania drogi
- paliwa (olej napędowy) – w trakcie realizacji przedsięwzięcia wszystkie maszyny drogowe oraz środki transportu materiałów budulcowych napędzane są silnikami spalinowymi co spowoduje okresowe zwiększenie ilości zużycia paliw płynnych.

Przy zimowym utrzymaniu dróg ok. 19 l/100 km

- mieszanka soli i piasku przy zimowym utrzymaniu dróg – 2Mg

Poniżej podaje się orientacyjny bilans materiałowy :

• kamień łamany	-	1 800m ³
• beton asfaltowy	-	280m ³
• materiał żwirowy	-	920m ³
• cement	-	10Mg
• woda	-	100m ³

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Projekt przewiduje wykorzystanie do budowy materiałów dopuszczonych do stosowania w budownictwie, posiadających atesty i aprobaty techniczne oraz certyfikaty.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Przewidywane oddziaływanie na środowisko sprowadza się do oceny wpływu w zakresie zanieczyszczeń powietrza, hałasu, drgań i środowiska gruntowo-wodnego.

W czasie realizacji zadania wystąpią oddziaływania mogące pogorszyć krótkotrwale stan środowiska. Czynnikiem mogącym pogorszyć stan środowiska będą: hałas i zapylenie.

Wody opadowe na rozbudowanym odcinku odprowadzane będą powierzchniowo do gruntu w granicach poszerzonego pasa drogowego lub odcinkowo do odtworzonych rowów przydrożnych (włączenie do drogi powiatowej) lub melioracyjnych na Odcinku II w km 0+117 i km 0+156.

Rozbudowa drogi wpłynie korzystnie na aktywizację mieszkańców miejscowości poprawiając w znaczny sposób komfort jazdy oraz poprawę eksploatacji pojazdów (równość nawierzchni, wyeliminowanie błota i zastoisk wody).

Inwestycja nie wpłynie na zmianę stanu istniejącego w zakresie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Wszystkie materiały użyte do budowy są dla środowiska obojętne, ponadto będą posiadać wymagane atesty i świadectwa dopuszczenia w budownictwie.

Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac drogowych będą miały charakter odwracalny. Roboty drogowe w niewielkim stopniu naruszają powierzchnię ziemi, ponieważ będą zmierzały do nadania stabilności istniejącym nawierzchniom.

Przy prowadzeniu prac budowlanych przekształcenie i wykorzystanie elementów przyrodniczych będzie odbywać się wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne dla inwestycji. Uciążliwe oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi w trakcie realizacji robót nie będzie wykraczało poza teren do którego inwestor posiada tytuł prawny (wykup części przyległych działek niezbędnych do poszerzenia pasa drogowego).

Nie przewiduje się zastosowania innych specjalnych przedsięwzięć chroniących środowisko.

Wykonawca robót ma obowiązek znać i stosować wszystkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

W okresie trwania budowy i wykańczania robót wykonawca będzie miał obowiązek:

- a) utrzymywać teren budowy i wykopy w stanie bez wody stojącej,
- b) podejmować wszystkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół placu budowy oraz będzie unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób postronnych lub dóbr publicznych i innych, a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczenia lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

Stosując się do tych wymagań będzie miał szczególny wzgląd na środki ostrożności i zabezpieczenia przed:

- a) zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi
- b) zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami,
- c) możliwością powstania pożaru

W trakcie realizacji inwestycji zostaną podjęte wszystkie działania w celu uniknięcia pogorszenia stanu siedlisk naturalnych.

7. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Realizacja przedmiotowego projektu w trakcie trwania inwestycji nie będzie miała znaczącego oddziaływania na stan środowiska naturalnego. W analizie wpływu robót budowlanych w trakcie realizacji projektu na środowisko należy uwzględnić:

- wpływ hałasu i wibracji

W trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego jak koparki, równiarki, walce drogowe, układarki, młoty pneumatyczne itp.

Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego. Prace budowlane prowadzone będą wyłącznie w godzinach dziennych aby zminimalizować uciążliwości dla okolicznych mieszkańców.

Poziomy dźwięku, których źródłem są środki komunikacji drogowej wynoszą w typowych warunkach jazdy 75-98dB. W odniesieniu do samochodów osobowych 75-84dB.

Obliczenia dla rozprzestrzeniania hałasu przeprowadzono dla pory dnia i pory nocy.

Dla przedmiotowej drogi oszacowano natężenie ruchu 80 pojazdów na dobę bez udziału pojazdów ciężkich.

Średniogodzinne natężenie ruchu w czasie 16 godzin pory dziennej:

$$Q_N = (SDR * 0,87) / 16 = (80 * 0,87) / 16 = 4,35 \text{ poj/dobę}$$

Średniogodzinne natężenie ruchu w czasie 8 godzin pory nocnej

$$Q_N = (SDR * 0,13) / 8 = (80 * 0,13) / 8 = 1,3 \text{ poj/dobę}$$

Dodatkowo przyjęto do analizy:

- prędkość ruchu na drodze z obowiązującymi przepisami 50km/h pora dzienna i 60km/h pora nocna
- ilość i szerokość pasów ruchu – 2 pasy o szer. 2,00m

Przeprowadzone obliczenia rozprzestrzeniania hałasu dla przyjętego natężenia ruchu wykazały, że wartości L_{Aeg} dzień = 60dB i L_{Aeg} noc = 50dB nie zostaną przekroczone.

Na etapie eksploatacji emisja hałasu nie będzie stanowiła obciążenia dla środowiska społecznego pod względem hałasu.

- **wpływ emisji spalin w zakresie ochrony powietrza:**

W trakcie realizacji przedsięwzięcia maszyny budowlane oraz środki transportu spowodują okresowe zwiększenie emisji spalin, lecz asortyment oraz zakres przewidzianych robót nie powinien wpłynąć na przekroczenie dopuszczalnych norm.

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby budowy, w czasie 8 godzin na dobę może być oszacowana na:

- tlenki azotu – 0,5 – 1kg na 8 godzin pracy
- niespalone w silniku węglowodory – ok. 0,1 kg na 8 godzin pracy
- benzen z niespalonego paliwa – kilkanaście gramów na dobę

Oznacza to że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę, których ilość oszacowano na 5-6 szt. Stanowiąc będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą emitowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni bitumicznej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej.

Z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie inwestycji nie powstaną żadne nadmierne skażenia powietrza. Nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do gleby ani emisji ścieków.

Podczas eksploatacji drogi ze względu na jej klasę (D-dojazdowa) oraz rodzaj ruchu KR1-KR2 nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji szkodliwych emitowanych przez pojazdy.

Projektowana rozbudowa spowoduje:

- zmniejszenia ilości pyłów emitowanych do powietrza atmosferycznego
- zmniejszenie ilości spalin wydalanych z silników pojazdów samochodowych poprzez płynną jazdę
- ujednoczenie nośności nawierzchni we wszystkich punktach jej przekroju poprzecznego i podłużnego oraz ograniczenie przenikania nadmiaru wód deszczowych do podłoża gruntowego
- brak zastoin wody, kałuż, wody po intensywnych lub długotrwałych opadach deszczu oraz poprawę bezpieczeństwa i komfortu jazdy .

- **wpływ w zakresie ochrony wód i powierzchniowych utworów geologicznych:**

zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych z pasa jezdni powierzchniowo poprzez nadanie spadków poprzecznych i podłużnych w planowanych granicach poszerzonego pasa drogowego.

Istniejące rozwiązanie nie narusza stosunków wodnych, które w chwili obecnej istnieją oraz ich nie pogarsza.

Ilość opadów zależna jest od pory roku, średnia ilość opadów to 450-550mm/rocznie, przy max71mm/miesiąc i min 26mm/miesiąc z powierzchni z której zostanie odprowadzona woda opadowa – 6 960m².

W trakcie normalnej eksploatacji projektowana przebudowa nie spowoduje zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda z przewoźnych beczkowsów w ilości kilku do maksymalnie kilkunastu m³ na całą budowę. Woda zostanie wykorzystana na cele budowlane i socjalno-bytowe zatrudnionych pracowników.

- **wpływ ilości i sposobu odprowadzenia ścieków socjalno-bytowych**

Ścieki socjalno-bytowe powstałe na potrzeby sanitarne osób zatrudnionych przy realizacji inwestycji będą zabezpieczone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych typu Toi-Toi. Ścieki z urządzeń przenośnych będą odbierane przez specjalistyczne firmy posiadające odpowiednie zezwolenia i przekazywane do punktów zlewowych na oczyszczalni ścieków.

- **wpływ w zakresie ochrony przyrody, krajobrazu, gruntów rolnych i leśnych:**

Projekt przewiduje usunięcie 86 szt. drzew i 0,031 ha krzaków. Wymieniona szata roślinna obejmuje teren poszerzonego pasa drogowego niezbędnego do realizacji inwestycji wg normowych parametrów technicznych.

W trakcie przeprowadzonej wizji lokalnej w terenie nie stwierdzono w koronach drzew czy zakrzewieniu siedlisk naturalnych ptactwa czy innych zwierząt.

- **wpływ rodzaju, przewidywanych ilości i sposobu postępowania z odpadami**

Postępowanie z ewentualnymi odpadami wytworzonymi w wyniku prowadzonych prac budowlanych będzie zgodne z wymaganiami określonymi w ustawie o odpadach.

Prace prowadzone będą w sposób zapewniający wykorzystanie jedynie terenu wskazanego w projekcie budowlanym

- utylizacja odpadów - nie przewiduje się wystąpienia zagrożeń (gruz betonowy czy kamienny pozyskany z robót rozbiórkowych po przekruszeniu nadaje się do powtórnego wykorzystania w budownictwie)

- wycieki oleju maszynowego – w przypadku wystąpienia, utylizacja na miejscu przez wykonawcę robót za pomocą odpowiednich dostępnych środków.

- **w zakresie ochrony środowiska kulturowego:**
nie przewiduje się wystąpienia zagrożeń.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dn.16.04.2004r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie położone jest na terenie **złotogórskiego obszaru chronionego krajobrazu**.

Oddziaływanie przedsięwzięcia nie wykracza poza granice pasa drogowego.

- 10. Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art.135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.**

Dla projektowanej inwestycji nie planuje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Opracował: Hiernim Maciejewski – Nr uprawnień budowlanych
- WKP/0240/ZOOD/06

Turek, maj 2012r.