

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.)

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia .

„Przebudowa drogi Wyszyna - Kałek” .

Położenie : Gmina Władysławów , powiat turecki , woj. wielkopolskie na działkach o numerach geodezyjnym 76/1 obręb Beznazwa oraz 20/2; 33/2 obręb Wyszyna .

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu szatą roślinną:

Planowane przedsięwzięcie obejmuje obszar 8 680 m² ciągu drogowego Wyszyna – Kałek w dwóch odcinkach
Odcinek I – 668mb
Odcinek II – 373mb.

Przebudowa drogi planowana jest w istniejącym pasie drogowym posiadającym zadrzewienie oraz inną roślinność niskopienną. Zakres robót przewiduje ingerencję w istniejącą szatę roślinną w postaci usunięcia 143 szt. drzew oraz 0,225 ha krzewów.

Droga stanowi ciąg łączący miejscowości Wyszyna – Beznazwa - Kałek na terenie Gminy Władysławów do granicy z Gminą Krzymów, stanowiąc dojazd do zabudowy mieszkaniowej i gospodarczej oraz pól uprawnych . Długość planowanego drogi wynosi 1,041 km w dwóch odcinkach (668mb i 373mb) .

W stanie istniejącym droga posiada nawierzchnię tłuczniową (ODCINEK I km 0+000 do km 0+668) o grubości około 10-15 cm, oraz żwirowo-gruntową (ODCINEK I km 0+000 do km 0+373) z licznymi nierównościami powodującymi utrudnienia w ruchu . Granice pasa drogowego drogi wyznaczają prywatne posesje i pola uprawne.

Projektuje się następujące parametry dróg :

- klasa techniczna D – dojazdowa
- prędkość projektowa $V_p = 30$ km/h
- kategoria ruchu KR1-KR2
- szerokość jezdni - 4,00 m
- szerokość poboczy - 2 x 1,00 m ze spadkiem 6-8%
- spadek jezdni dwustronny - 2% daszkowy (ODCINEK I i częściowo ODCINEK II)
- spadek jezdni jednostronny - 2% (ODCINEK II)

3.Rodzaj technologii

3.1Przekroje konstrukcyjne

3.1.1 Jezdnia

Na ODCINKU I długości 668mb od km 0+000 do 0+668 projektowanej drogi przyjęto następującą konstrukcję jezdni:

- kategoria ruchu KR1-KR2
- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12.8 wg normy Pn-S-96025 z lipca 2000r
- warstwa podbudowy z mieszanki kamiennej 0-31,5 mm średnia gr. 12 cm
- istniejąca warstwa tłuczniowa gr. 10-15 cm

Na ODCINKU II długości 373mb od km 0+000 do 0+373 projektowanej drogi przyjęto następującą konstrukcję jezdni:

- kategoria ruchu KR1-KR2

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12.8 wg normy Pn-S-96025 z lipca 2000r
- warstwa podbudowy gr. 20 cm z mieszanki kamiennej 0-63 mm /melafir, bazalt/ wg normy PN-S-06102 z grudnia 1997 r.
- wyprofilowane i zagęszczenie istniejącego podłoża żwirowo-gruntowego

3.1.2 Pobocza

- Materiał dowieziony żwirowy średnia grubość odpowiednio wg konstrukcji odcinków 16 – 24 cm.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

- wariant „0” polegający na nie podejmowaniu żadnych działań inwestycyjnych
- wariant inwestycyjny polegający na przebudowie drogi o nawierzchni z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego

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

- woda

w trakcie realizacji przedsięwzięcia zużycie wody występuje w minimalnym zakresie: zraszanie podbudowy kamiennej w trakcie stabilizacji mechanicznej, zraszanie bębnow walczy 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 - 665,5m³
- beton asfaltowy - 166,6m³
- materiał żwirowy - 410,2m³

6. Rozwiązania chroniące środowisko

- w zakresie ochrony obiektów przed hałasem i wibracjami:

projektowana droga przebiega przez teren luźnej zabudowy, ze względu na klasę drogi (D-dojazdowa) oraz rodzaj ruchu KR1-KR2 nie przewiduje się urządzeń zabezpieczających.

Prace budowlane prowadzone będą wyłącznie w godzinach dziennych aby zminimalizować uciążliwości dla okolicznych mieszkańców.

Na etapie eksploatacji emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu poprzez poprawę płynności ruchu.

- 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.

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

- w zakresie ochrony wód i powierzchniowych utworów geologicznych:

zaprojektowano odprowadzenie wód opadowych z pasa jezdni powierzchniowo poprzez nadanie spadków poprzecznych i podłużnych do planowanych rowów przydrożnych

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

Projekt przewiduje usunięcie 143 szt. drzew i 0,225 ha krzaków.

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 pozyskany z robót rozbiórkowych po przekruszeniu nadaje się do powtórnego wykorzystania w budownictwie)

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady komunalne związane z pracami porządkowymi oraz zimowym utrzymaniem dróg.

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

Na etapie eksploatacji ww inwestycja drogowa dobowy ruch samochodowy – max. 800 pojazdów na dobę nie spowoduje zwiększenia odprowadzanych ścieków do środowiska .

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

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

Projektowana przebudowa 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 .

Oddziaływanie na powietrze

Na etapie budowy dróg oddziaływanie inwestycji na powietrze atmosferyczne będzie znikome, ze względu na małą liczbę maszyn budowlanych użytych podczas realizacji inwestycji.

Na etapie eksploatacji , jak pokazują badania prowadzone przez GDDKiA nie ma przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń substancji w powietrzu poza pasem drogowym . Wyniki pomiarów przy drogach krajowych oraz autostradzie A2, przy natężeniu ruchu 7000-9000 pojazdów na dobę , ukazują brak przekroczeń dla NO₂, WWA, CO i SO₂ . W związku z tym również dla projektowanych ulic , które nie będą służyły ruchowi tranzytowemu , lecz jedynie będą dojazdem do posesji występować będzie ruch KR1 - bardzo lekki niemożliwe jest przekroczenie dopuszczalnych stężeń substancji .

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. Finansowanie planowanego przedsięwzięcia.

Środki własne Gminy Władysławów.

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

Turek, czerwiec 2010r.

