

Załącznik nr 2 do decyzji
znak IK.6220.6.2015 z dnia 01.12.2015r.

Karta informacyjna przedsięwzięcia

– opracowana zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227)) zawierająca dane o przedsięwzięciu obejmującym inwestycję pod nazwą „Przebudowa drogi w Wach, kol. Zabaranie”

Rodzaj, skala (np. zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie jest inwestycją drogową polegającą na przebudowie istniejącej drogi o nawierzchni żwirowej w kolonii Zabaranie na odcinku od km 0+000,00 do km 1+590,00

na działkach położonych na terenie kolonii Zabaranie, gmina Kadzidło, pow. ostrołęcki, woj. Mazowieckie (Jednostka ewid. Kadzidło, obręb ewid. Wach):

316, 775/2, 793/6, 794/1, 795/1, 779/1, 780/1, 781/1, 798/1, 785/1, 793/5, 800/1, 786/1, 802/1, 805/4, 805/5, 789/1, 790/1, 808/1, 791/1, 808/2, 792/5, 810/3, 806/1, 782/1, 799/1, 802/2.

Kwalifikacja przedsięwzięcia zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. nr 213 z 2010r. poz. 1397 z późn. zmianami):

§2 ust 2, pkt 60: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km i inne niż wymienione w §2 ust 1, pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

Odcinki drogi gminnej objęte zamierzeniem inwestycji służą obsłudze komunikacyjnej zwartej i rozproszonej zabudowy typu wiejskiego w miejscowości kolonia Zabaranie oraz jako dojazd do pól uprawnych, łąk i terenów leśnych

Całkowita długość projektowanej przebudowy odcinków drogi w msc. Kolonia Zabaranie wynosi **1590mb.**

Przedsięwzięcie obejmuje wykonanie drogowych robót budowlanych dla przebudowy istniejącej drogi z jezdnią o nawierzchni żwirowej na długości łącznej 1590 m. Nie zmieni się sposób użytkowania terenu zarówno w granicach pasa drogowego (realizowanego obiektu) jak i na

gruntach (działkach) bezpośrednio do niego przyległych. Roboty będą wykonywane w granicach działek pasa drogowego określonego granicami zajętości terenu pod drogę.

Nawierzchnia żwirowa jezdni posiada nierówny profil poprzeczny i podłużny. Odwodnienie drogi odbywa się poprzez spływ wody opadowej do istniejących rowów lub w przyległy teren. Oznakowanie poziome i pionowe nie występuje na projektowanym do przebudowy odcinku drogi gminnej.

Przedsięwzięcie polegać będzie w szczególności na wykonaniu:

- koryta z profilowaniem poprzecznym i podłużnym istniejącej nawierzchni żwirowej,
- warstwy dolnej z kruszywa naturalnego o grubości 15 cm,
- warstwy górnej podbudowy z kruszywa łamanego o grubości 15 cm,
- warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego grubości 5 cm,
- zjazdów żwirowych na działki gr. 15cm,
- odcinków przejściowych żwirowych gr.15cm,
- wykonanie poboczy żwirowych gr. 15cm,
- robót ziemnych obejmujących usunięcia warstwy humusu, odtworzenie rowów drogowych, wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne, wykonanie nasypów pod koronę drogi,
- oczyszczeniu części pasa drogowego z krzaków i zarośli,
- ustawieniu pionowych znaków drogowych,
- wykonaniu przebudowy istniejących przepustów pod koroną drogi.

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

a) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości (obiektu budowlanego) jest równa powierzchni działek pasa drogowego na odcinkach projektowanej przebudowy, na którym będą wykonywane roboty drogowe o łącznej powierzchni – 14460m², w tym:

powierzchnia jezdni – 7225m²

powierzchnia poboczy - 2385m²

powierzchnia zjazdów żwirowych – 328m²

powierzchnia odcinków przejściowych - 68m²

b) Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu

Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu (objętego robotami) polega na realizacji obsługi komunikacyjnej terenu, tj. ruchu pieszych i pojazdów w układzie lokalnym – dojazdowym zapewniającym dojazd do miejscowości i nieruchomości bezpośrednio przylegających do drogi oraz do gruntów rolnych i terenów leśnych.

c) Pokrycie szatą roślinną

Na powierzchni pasa drogowego występuje szata roślinna w postaci pojedynczych krzaków i zarośli porastających pas rowów i krawędzie korony drogi. Projektowany zakres robót przebudowy drogi obejmuje usunięcie krzaków i zarośli z pasa rowów w celu udrożnienia przepływu wody opadowej.

Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności - ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

Przebudowa istniejącej nawierzchni drogi polega na wykonaniu przeprofilowania istniejącej nawierzchni jezdni zwirowej i wykonaniu nowych warstw podbudowy i nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego na projektowanej szerokości jezdni.

Prace wykończeniowe obejmują profilowanie i zagęszczanie poboczy wraz z uzupełnieniem mieszanką kruszywa naturalnego, wykonanie odbudowy istniejących rowów, wykonanie utwardzenia istniejących zjazdów, ustawienie projektowanego oznakowania pionowego oraz wykonanie przepustów.

Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Nie przewiduje się wariantowania przebudowy drogi. Przyjęte rozwiązania są optymalne ze względu na koszty oraz spełnienie potrzeb wynikających z istniejącego obciążenia ruchem pojazdów oraz uzyskania efektu podniesienia estetyki nawierzchni jezdni, komfortu i bezpieczeństwa użytkownika. Ponadto nie było możliwości wariantowania ze względu na przebieg istniejącego odcinka drogi. Zabudowa oraz ukształtowanie terenu nie pozwalały na duże zmiany geometrii drogi oraz jej przebieg.

W przedstawionym i wybranym wariantcie przebudowy drogi zastosowano optymalne rozwiązania przy wykorzystaniu w jak największym stopniu warunków lokalnych. Niweleta drogi zaprojektowana została w oparciu o dostosowanie do wysokości istniejących zjazdów oraz istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę dróg oraz ekonomikę kosztów budowy. Są zgodne z katalogiem projektowania typowych nawierzchni drogowych. Zastosowane technologie wykonania w minimalnym stopniu ingerują w środowisko .

W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny, bezpieczny i wygodny szlak komunikacyjny.

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię po przebudowie wynosi:

- **elektryczną** - nie dotyczy
- **cieplną** - nie dotyczy
- **gazową** - nie dotyczy

Wykorzystane w czasie przebudowy drogi materiały, paliwa i energia występujące w procesach technologicznych dopuszczonych do stosowania i nie stwarzają zagrożenia dla środowiska naturalnego, pracowników i użytkowników drogi. W czasie wykonywania robót nie będą wytwarzane odpady szkodliwe dla środowiska. Odpady technologiczne materiałów stosowanych w czasie robót będą usuwane przez wykonawcę w celu ponownego wykorzystania lub do recyklingu.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z koniecznością wykorzystania zasobów wód powierzchniowych ani podziemnych, jak też surowców mineralnych. Woda będzie używana do zwilżania warstw konstrukcyjnych: podbudowy i nawierzchni. Na etapie realizacji będą wykorzystywane jedynie typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć materiały, surowce oraz paliwa takie jak: kruszywo naturalne, kruszywo łamane, mieszanka mineralno-asfaltowa, kostka betonowa, krawężnik betonowy, obrzeże betonowe.

Do realizacji inwestycji zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu: koparki, spycharki, równiarki, samochody skrzyniowe bądź samowyladowawcze, rozkładarki mas bitumicznych, walce drogowe, ubijaki spalinowe itp., który będzie zużywał paliwo w ilościach zwykle zużywanych dla tego typu maszyn.

Rozwiązania chroniące środowisko:

Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań w trakcie realizacji robót jak i po ich zakończeniu i eksploatacji drogi.

Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni, ze względu na zły stan techniczny wpłynie na: zmniejszenie zapylenia, dzięki obniżeniu oporów toczenia nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań w czasie eksploatacji drogi po przebudowie. Wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji nieprzyjaznych do otoczenia.

W fazie realizacji podjęte zostaną możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko.

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi związane będzie głównie z taką organizacją placu budowy, aby na terenie objętym robotami lub w jego okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych (np. beton, masa mineralno-asfaltowa itp.), które mogą powodować zanieczyszczenie bądź skażenie gruntu lub wód powierzchniowych i podziemnych.

Powierzchnia terenu bazy budowy, przeznaczonej do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego, będzie wyłożona płytami betonowymi w celu ochrony pokrywy glebowej przed zniszczeniem.

Praca sprzętu mechanicznego w czasie przebudowy drogi będzie ograniczana do niezbędnego minimum. W trakcie realizacji podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia właściwego stanu technicznego maszyn, urządzeń i samochodów stosowanych w realizacji przedsięwzięcia.

W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny.

Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

a) emisja zanieczyszczeń do powietrza i emisja hałasu:

W trakcie prac budowlanych nie można wykluczyć krótkotrwałego zwiększenia poziomu hałasu i zanieczyszczeń powietrza spowodowanych pracą sprzętu oraz pojazdów dowożących materiały budowlane. Zakres zwiększenia hałasu i zanieczyszczeń będzie bezpośrednio związany z placem budowy i nie będzie oddziaływał na otaczający teren. Po zakończeniu budowy nie zwiększy się poziom hałasu a nawet ulegnie zmniejszeniu oraz nie zwiększy się emisja gazów do powietrza, a także ulegnie redukcji.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:

Nie dotyczy.

c) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych:

Nie dotyczy.

d) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Wody opadowe zostaną odprowadzone na zasadach dotychczasowych do rowów przydrożnych otwartych.

e) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:

Odpady technologiczne materiałów stosowanych do wykonania przebudowy będą usuwane przez wykonawcę do ponownego wykorzystania.

f) ryzyko wystąpienia poważnych awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z używanymi do przebudowy dróg materiałami i technologią robót drogowych.

Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Przedmiotowa inwestycja, ze względu na swój charakter, skalę oraz lokalizację, nie będzie źródłem jakiegokolwiek transgranicznego oddziaływania na elementy przyrodnicze środowiska.

Wpływ przedsięwzięcia w odniesieniu do jego rozmiaru i zakresu nie jest negatywny na obszar geograficzny i ludność go zamieszkującą. Przedsięwzięcie może oddziaływać na budynki mieszkalne i gospodarcze związane z ruchem pojazdów samochodowych, co występuje również i w chwili obecnej.

Przedsięwzięcie nie powinno być źródłem konfliktów społecznych z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształconym i nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. podziału miejsc zamieszkiwania, połączeń komunikacyjnych.

Obecny i perspektywiczny sposób korzystania z terenów okolicznych w charakterze obszaru zasiedlanego, rolniczego i dla celów gospodarki leśnej nie jest narażony na negatywny wpływ przedmiotowej inwestycji, tak jak i inny sposób jego wykorzystania do celów publicznych tj. komunikacja publiczna.

Nie ma niebezpieczeństwa zakłócenia migracji zwierząt, ze względu na niską klasę drogi i niewielki ruch pojazdów (droga istniejąca). Nie ma niebezpieczeństwa wpływu toksycznych substancji na okoliczne uprawy, a rozpatrywany obiekt drogowy będzie użytkowany wyłącznie przez samochody osobowe lub pojazdy rolnicze poruszające się z niskimi prędkościami. Istnieje minimalna możliwość poruszania się niewielkiej ilości samochodów ciężarowych, będą to jednak samochody nie mające charakteru tranzytowego. Nie wystąpi więc przewóz materiałów niebezpiecznych. Droga nie jest również drogą przelotową, nie leży na szlakach prowadzących ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny.

Biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu pojazdów dla drogi kl. D, należy stwierdzić, że analizowany układ drogowy nie będzie stanowił zagrożenia akustycznego przekraczającego normy hałasu komunikacyjnego na terenie zabudowy mieszkaniowej.

Przewidziane wycinki krzaków i zarośli nie zakłócą ekosystemu obszarów objętych inwestycją jak również obszarów w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.

Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie na zwiększenie i złożoność oddziaływania na istniejącą infrastrukturę techniczną. Planowane przedsięwzięcie pod względem technologicznym nie jest złożone - jest to inwestycja liniowa. Bezwzględnie przebudowa drogi wpłynie pozytywnie na środowisko ze względu na uszczelnienie nawierzchni, zwiększenie równości a to przyczyni się do ograniczenia emisji szkodliwych spalin i pyłów.

Czas trwania oddziaływania na środowisko odnosi się do czasu realizacji inwestycji, a odwracalność oddziaływania nastąpi poprzez roboty związane z bieżącym utrzymaniem dróg. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter krótkotrwały, lokalny, ograniczony do terenu realizacji przedsięwzięcia, odwracalny. Po zakończeniu prac teren inwestycji będzie uprzątnięty i przywrócony do stanu funkcjonalności przyrodniczej.

Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz 880, z późniejszymi zmianami), znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Inwestycja prowadzona będzie w obrębie terenu wydzielonego pod potrzeby funkcjonowania drogi. Inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na przylegający teren. Inwestycja nie znajduje się na terenie obszarów chronionych prawnie.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko w otoczeniu drogi. Ewentualne oddziaływanie ograniczy się do obszaru obejmującego teren wydzielony pod potrzeby funkcjonowania drogi.

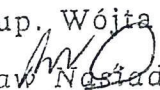
Projektowana inwestycja nie zmieni nic w dotychczasowym funkcjonowaniu środowiska naturalnego. Poprawią się parametry użytkowe dróg co może przyczynić się do pozytywnego oddziaływania na środowisko.

Jakość oraz zdolność do samooczyszczania środowiska, zasobów naturalnych i krajobrazowych zostaje zachowana.

Odległość do najbliższej granicy obszaru Natura 2000 – Bory Chrobotkowe Karaska wynosi ok. 5km, odległość do Torfowiska Karaska ok 2,5km, odległość do Rezerwatu Podgórze ok. 2,0km.

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.

Nie dotyczy.

Z up. Wójta

Wiesław Nasładka
Kierownik Referatu
ds. Inwestycji Gminnych

.....
Podpis wnioskodawcy lub autora „Karty informacyjnej przedsięwzięcia”