

Karta informacyjna
opracowana na podstawie ustawy z dn.3.10.2008 r.
rozd.2.art.3 ust.1.5

o planowanym przedsięwzięciu:
budowy drogi gminnej w miejscowości Krzywanice na terenie
Gminy Staroźreby, powiat Płock

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi gminnej w miejscowości Krzywanice, na terenie Gminy Staroźreby.

Przedmiotowy odcinek drogi, o łącznej długości około 1,2km przebiega w sąsiedztwie obszarów rolniczych oraz rozproszonej zabudowy zagrodowej. Obecnie droga posiada nawierzchnię żwirową o zmiennej szerokości od 3 do 4,50m.

Budowa drogi gminnej nie będzie kolidowała z budynkami ani mediami, natomiast wiązać się będzie z wycinką krzewów i roślinności niskiej rosnących w pasie drogowym. Istniejące przypadkowe odcinki rowów również zostaną zlikwidowane

Zakres prac obejmować będzie wykonanie warstwy jezdni z mas bitumicznych na podbudowie z gruntu miejscowego przemieszanego z hydrofobizatorem, który zwiąże masy gruntu do głębokości 0,30m. Ponadto wykonana zostanie nawierzchnia o jednostronnym spadku w kierunku istniejących rowów drogowych, które zostaną oczyszczone w ramach inwestycji.

Po realizacji przedsięwzięcia przedmiotowy odcinek drogi posiadać będzie szerokość jezdni wynoszącą 4,50m z obustronnymi poboczami o szerokości 0,75m.

Na przedmiotowej drodze przewiduje się obciążenie ruchem na poziomie KR-1.

2. Powierzchnia zajmowanej inwestycji.

Droga zajmie powierzchnię 9600m².

Wykaz działek zajętych pod pas drogowy.

Inwestycja realizowana będzie na działce nr ewid. 13 położonej w obrębie geodezyjnym Krzywanice oraz 137 położonej w obrębie geodezyjnym Rostkowo Orszymowice zlokalizowanych na terenie gm. Staroźreby stanowiących aktualne pasy drogowe oraz na działkach:

- nr ewid. 110, 134, 135 położonych w obrębie geodezyjnym Rostkowo Orszymowice

- nr ewid. 1 położonej w obrębie geodezyjnym Krzywanice.

Planowana inwestycja nie będzie powiązana z innymi przedsięwzięciami (drogi). Inwestycja nie spowoduje kumulacji oddziaływania z innymi przedsięwzięciami, które mogłyby istotnie negatywnie oddziaływać na środowisko.

3. Wykorzystanie zasobów naturalnych.

Do budowy przedmiotowego odcinka drogi będą wykorzystywane m.in.: masy bitumiczne, kruszywo kamienne, olej napędowy oraz woda, w tym masy bitumiczne – 608m³; olej napędowy – 9000l; woda – 800m³.

4. Emisja i występowanie innych uciążliwości.

W trakcie budowy drogi w analizowanym rejonie wystąpią okresowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane.

W celu minimalizacji w/w uciążliwości prace prowadzone będą w porze dnia. Ponadto zostanie posadowiona mobilna kabina sanitarna na ścieki bytowe, które opróżniane będą przez uprawnione podmioty.

Wytworzone odpady będą przekazywane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwiania.

Eksploatacja przedsięwzięcia wiązała się będzie z emisjami substancji do powietrza oraz hałasu, pochodzącymi z pojazdów poruszających się po drodze.

Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń substancji ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika.

Przewidywany ruch na drodze gminnej jest niewielki i kształtuje się:

- pojazdy samochodowe osobowe - 160 pojazdów na dobę,
- pojazdy ciężarowe do 8Mg - 30 pojazdów na dobę,
- pojazdy ciężarowe do 10Mg - 12 pojazdów na dobę,
- ciągniki rolnicze - 15 pojazdów na dobę.

Budowa nowej nawierzchni bitumicznej drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i substancji do powietrza poprzez zwiększenie płynności ruchu pojazdów.

Sposób prowadzenia wód opadowych z powierzchni drogi będzie odbywać się powierzchniowo.

5. Ryzyka wystąpienia poważnej awarii przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoż, i bhp minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii. Istnieje jednak możliwość wystąpienia awarii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, gdy w przypadku kolizji drogowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, materiały te zostaną uwolnione do środowiska.

Poprawa stanu technicznego drogi zdecydowanie zmniejszy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia w porównaniu z sytuacją obecną.

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

Inwestycja nie jest realizowana w rejonie występowania obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży, górskimi oraz leśnymi.

Inwestycja nie jest realizowana w rejonie występowania obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza formami ochrony

przyrody, o których mowa w art. 6 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2013r. póź.627, ze zm.).

Najbliższe obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 to obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Wisły PLH140029, oddalone o około 15,5km.

Po przeprowadzeniu analizy informacji stwierdza się, że przedsięwzięcie objęte wnioskiem nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze.

Inwestycja nie jest realizowana na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących.

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

7. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania na środowisko.

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do pasa drogowego inwestycji natomiast ruch drogowy samochodowy będzie oddziaływać na otoczenie z uwagi na małą jego wielkość nie przekroczy norm dopuszczalnych.

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na skalę i charakter przedsięwzięcia bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego terenu jej lokalizacji.

8. Czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania.

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Natomiast w fazie eksploatacji będą występowały oddziaływania spowodowane emisją hałasu i substancji do powietrza, spowodowane ruchem pojazdów.

W wyniku planowanej inwestycji nie przewiduje się istotnego wzrostu oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego.

MA STANISŁAW WAJRAK
Projektant i kierownik budowy
uprawnienia GT.8346/M/13/77
zakresie dróg mostów typowych