

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

***o planowanym przedsięwzięciu: budowy nawierzchni drogi gminnej
Bromierz- Bromierzuk na terenie Gminy Staroźreby, powiat Płock***

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie nawierzchni drogi gminnej klasy L (lokalna), relacji Bromierz – Bromierzuk na terenie Gminy Staroźreby. Przedmiotowy odcinek drogi, o długości około 2,4km przebiega w sąsiedztwie obszarów rolniczych oraz rozproszonej zabudowy zagrodowej. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości 9,5m od krawędzi projektowanej drogi.

Obecnie droga posiada nawierzchnię żwirową o zmiennej szerokości. Budowa drogi gminnej wiązać się będzie z wycinką krzewów i roślinności niskiej rosnących w pasie drogowym. Istniejące, przypadkowe odcinki rowów zlokalizowane po stronie prawej w km: 0+094÷0+288, 0+322÷0+470, 0+565÷0+638, 0+896÷0+996, 1+406÷1+520 oraz po stronie lewej w km: 0+004÷0+280, 1+025÷1+160, 1+170÷1+400 również zostaną zlikwidowane. Na całej długości drogi projektuje się nowe rowy drogowe.

Zakres prac obejmować będzie wykonanie warstwy jezdni z mas bitumicznych na podbudowie z kruszywa. Na poszerzeniu drogi wykonane zostaną warstwy bitumiczne na podbudowie z kruszywa. Zjazdy z drogi projektuje się o nawierzchni asfaltowej oraz gruntowej ulepszonej.

Po realizacji przedsięwzięcia przedmiotowy odcinek drogi posiadać będzie szerokość jezdni wynoszącą 5,00m z obustronnymi poboczami o szerokości 1,00m. Na przedmiotowej drodze przewiduje się obciążenie ruchem na poziomie KR-1.

2. Powierzchnia zajmowanej inwestycji.

Droga zajmie powierzchnię 18 400m².

Inwestycja będzie realizowana na dz. ewid. nr 116 położonej w obrębie geodezyjnym Bromierz Nowy oraz dz. nr ewid. 301 położonej w obrębie geodezyjnym Bromierzuk Wieś stanowiących aktualne pasy drogowe, a także poprzez częściowe zajęcie działek oznaczonych nr ewidencyjnymi:

- 107, 108, 109/3, 110/1, 110/2, 111/1, 111/2, 112/1 , 112/2, 113, 114, 115, 118, 119/1, 119/2, 120, 121, położonych w obrębie geodezyjnym Bromierz Nowy, gm. Staroźreby
- 11/1, 11/2, 13, 15, 18, 21, 23/1, 23/2, 23/3, 124/1, 126 położonych w obrębie geodezyjnym Bromierz Wieś, gm. Staroźreby

- 200, 202, 203, 205, 206, 209, 211, 213, 214, 216, 219, 222, 224, 225/2, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 268, 269/1, 269/2, 270/1, 270/2, 270/3, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283 położonych w obrębie geodezyjnym Bromierzyk Wieś.

Planowana inwestycja będzie powiązana z drogą powiatową nr 2914W. Inwestycja nie spowoduje kumulacji oddziaływania z innymi przedsięwzięciami, które mogłyby istotnie negatywnie oddziaływać na środowisko.

Pas drogowy projektowanej drogi waha się od 5 do 10 m. W projekcie pas drogowy został poszerzony do szerokości 12m.

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 – 1100m³; kruszywo kamienne – 2400m³; olej napędowy – 15Mg; woda – 80m³.

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: odpady z remontów i przebudowy dróg (17 01 81), Inne niewymienione odpady (17 01 82), niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne (20 03 01) 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. Ruch samochodowy będzie kształtował się następująco:

- samochody osobowe - 200 pojazdów na dobę,
- samochody ciężarowe do 8Mg - 70 pojazdów na dobę,
- samochody ciężarowe do 10Mg - 18 pojazdów na dobę,
- ciągniki rolnicze - 30 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 do projektowanych rowów.

W tym przypadku budowana droga w nasypie o minimalnych parametrach jezdni powoduje, że przy deszczu nawalnym spłynie z1mb jezdni w pobocze, skarpe i do rowów, woda w ilości 0,0286l/s. Pobocze i nasyp drogi zbudowane będą z gruntów sypkich o filtracji większej niż 1,25cm/h co gwarantuje przejście spływającej wody poprzez wsiąkanie w trawę.

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 samooczyszczenia 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 w/w 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.

Na etapie realizacji i eksploatacji drogi nie będą powstawały odpady. Podbudowa i nawierzchnia będą wykonywane mechanicznie urządzeniami zautomatyzowanymi. Na etapie wbudowania mas bitumicznych będą wydzielane zapachy, ale po wbudowaniu ustaną i w czasie eksploatacji nawierzchni asfaltobeton staje się obojętny dla środowiska.

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 zuwagi na małą jego wielkość nie przekroczy norm dopuszczalnych.

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację wystąpi trans graniczne 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.

Wody opadowe z drogi gminnej klasy D nie podlegają podczyszczeniu. Elementy drogi nie wydzielają i nie pobierają energii.

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. Jednak jego mała wielkość nie będzie miała znaczenia dla środowiska.

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

inż. STANISŁAW WAJRAK
Projektant i kierownik budowy
uprawnienia GT. 8346/II/13/77
w zakresie dróg i mostów typowych