

## Karta informacyjna przedsięwzięcia

Sporządzona zgodnie z art.3 ust.1 pkt5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) zawierająca w szczególności:

### 1) rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedmiotem informacji jest przebudowa drogi powiatowej nr 3557W (34468) Kowala-Ruda Wielka-Wierzbica na odcinku Kowala-Ruda Wielka dł. 5112,82 m

od km 0+000 do km 5+112,82 na terenie gminy Kowala i gminy Wierzbica

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej przebiega od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 733 i drogą powiatową nr 3559W w miejscowości Kowala (km 0+000) a kończy w miejscowości Ruda Wielka w km 5+112,82 przez teren gmin: Kowala (3555m) i Wierzbica (1557,82m). Droga posiada uregulowany przebieg i biegnie przez tereny z zabudową mieszkaniową i tereny niezabudowane przez miejscowości Kowala, Dąbrówka Zabłotnia, Ruda Wielka

Zainwestowanie drogowe - droga o nawierzchni asfaltowej, wykazuje zniszczenia warstwy ścieralnej, miejscowo oraz wykruszenia i zniszczenia krawędzi, jest wąska. Posiada nawierzchnię asfaltową o szer. 4,8-5,5m i jest odwadniana powierzchniowo do przydrożnych rowów odwadniających.

Planowana przebudowa realizowana jest w granicach pasa drogowego i w rozwiązaniach projektowych obejmuje:

- wzmocnienie istniejącej konstrukcji
- wykonanie obustronnych poszerzeń jezdni
- renowację odwodnienia
- umocnienie poboczy przy krawędzi jezdni,
- modernizację istniejącego chodnika i budowę nowego odcinka,
- przebudowę zjazdów indywidualnych oraz na drogi boczne

Obiekt po przebudowie będzie drogą jednojezdniową, dwukierunkową klasy Z.

Przewidywany do przebudowy odcinek drogi położony jest na działkach ewidencyjnych:

- nr **1993/ 1**, ewidencyjnie wyodrębniona działka gruntu zajęta pod drogę powiatową,
- częścią działek nr 2539/1, 2031, 1994 w granicach zajęcia pod istniejący pas drogowy, w obrębie ewidencyjnym Kowala w jednostce ewidencyjnej Kowala,
- nr **886**, ewidencyjnie wyodrębniona działka gruntu zajęta pod drogę powiatową, w obrębie ewidencyjnym Dąbrówka Zabłotnia w jednostce ewidencyjnej Kowala,
- nr **394, 397**, ewidencyjnie wyodrębnione działki gruntu zajęte pod drogę powiatową, w obrębie ewidencyjnym Ruda Mała w jednostce ewidencyjnej Kowala,
- nr **648, 641**, ewidencyjnie wyodrębnione działki gruntu zajęte pod drogę powiatową,
- częścią działek nr 514, 547, 550/4, 647, 523, w granicach zajęcia pod istniejący pas drogowy, w obrębie ewidencyjnym Ruda Wielka w jednostce ewidencyjnej Wierzbica

W obrębie pasa drogowego prowadzone są następujące rodzaje uzbrojenia: napowietrzna linia n/n i słupy oświetleniowe, kanalizacja teletechniczna i napowietrzna linia telefoniczna, wodociąg.

## 2) powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną:

przebudowa drogi powiatowej nr 3557W (34468) o długości 5112,82 m jest przedsięwzięciem o małej skali i zajmuje powierzchnię w granicach pasa drogowego.

W granicach pasa drogowego mieszczą się takie elementy jak:

- dla przekroju drogowego: jezdnia szer. 5,5m, utwardzone pobocze szer. do 1,0m,
- dla przekroju półulicznego:
  - od km 0+000 do km 0+458 jezdnia szer. 5,5m, chodnik szer. 2,5 m przyległy do jezdni po lewej stronie w m Kowala, pobocze szer. 1,00m i rów trapezowy po prawej stronie drogi.
  - Od km 0+458 do km 5+112,38 jezdnia szer. 5,5m, chodnik szer. 2,0 m przyległy do jezdni po lewej stronie w m Ruda Wielka, "przykanalik okrągły" z prefabrykatów betonowych szer. 0,6m i pobocze szer. 0,5m po prawej stronie drogi, dwie zatoki autobusowe w m. Ruda Wielka

W ramach przebudowy odcinka drogi powiatowej nie przewiduje się zmiany funkcji użytkowej.

## 3) rodzaj technologii

rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi powiatowej nr 3557W (34468).

Planowany do przebudowy odcinek drogi powiatowej o dł. 5112 m obejmuje następujące rozwiązania technologiczne:

- wzmocnienie i wyprofilowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej z niezbędnym wyprofilowaniem poprzecznym do założonych spadków,
- ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego, wykonanie niezbędnych poszerzeń jezdni do 5,5 m,
- budowa chodnika o nawierzchni z kostki betonowej wibroprasowanej gr. 6cm (na zjazdach 8 cm) na podsypce cementowo-piaskowej
- modernizacja istniejącego chodnika - zmiana nawierzchni na kostkę betonową wibroprasowaną,
- budowa zatok autobusowych o nawierzchni z kostki betonowej wibroprasowanej gr. 8cm na podbudowie z betonu cementowego i podsypce cementowo-piaskowej
- odbudowę systemu odwodnienia korpusu drogowego, renowację rowów odpływowych,
- budowa ścieku przykawężnikowego typu "przykanalik okrągły" z prefabrykatów betonowych wibroprasowanych
- przebudowę zjazdów indywidualnych,
- wykonanie obuustronnych poboczy utwardzonych i niezbędnych robót ziemnych,

Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych. Roboty odwodnieniowe wykonywane będą metodą mieszaną, punktową ręczną i mechaniczną.

W miejscach kolizji i zbliżenia do istniejącej infrastruktury technicznej prace wykonywane będą pod nadzorem gestorów poszczególnych mediów.

Realizacja przebudowy, konieczna do wykonania przy zachowaniu możliwości odbywania się ruchu kołowego i pieszego planowana jest do wykonawstwa odcinkowego wynikającego z ustalonych działek roboczych.

Na tych odcinkach ruch odbywać się będzie wahadłowo i regulowany będzie ustalonymi znakami i sygnałami.

## 4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Przyjęte rozwiązania projektowe, prowadzone w układzie liniowym, metodą dziennych działek roboczych nie przewidują rozwiązań wariantowych realizacji przebudowy drogi powiatowej

**5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów , paliw oraz energii**

Sprzęt pracujący przy budowie podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego.

**6) Rozwiązania chroniące środowisko**

Prowadzona analiza potencjalnych zagrożeń dla środowiska wynikających z planowanej inwestycji na drodze powiatowej nr 3557W (34468), istniejących sposobów minimalizacji ich występowania oraz ich skutków, pozwoliła na wyciągnięcie następujących wniosków:

Przedmiotowa inwestycja:

- przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego (zmniejszenie emisji hałasu przenikającego do środowiska z ruchu pojazdów po równej nawierzchni )
- zmniejszy emisję zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, która powstaje ze spalania paliw w silnikach (zmniejszenie zużycia paliw - płynna jazda)
- nie zmienia stosunków międzyludzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych,
- nie spowoduje potrzeby budowy objazdów i dodatkowych zabezpieczeń,
- nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych,
- nie spowoduje dodatkowej wycinki drzew i krzewów, wyeliminowane będą tylko drzewa i krzewy porastające rowy i pobocze drogi ograniczające widoczność i tworzące zagrożenie dla poruszania się pieszych i pojazdów,
- nie spowoduje zmian w stosunkach wodnych,
- nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego,
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych,

**7) rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko odnieść się (do etapu realizacji i etapu eksploatacji)**

- *ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych ( sposób oczyszczania ścieków, odbiorników ścieków) -nie dotyczy,*

- *ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych (sposób oczyszczania ścieków, odbiorników ścieków) - nie dotyczy*

- *Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych, w tym z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych -dróg, parkingów) (sposób oczyszczania ścieków, odbiorników ścieków):*

Na całym odcinku drogi zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie drogi z zastosowaniem obustronnych rowów przydrożnych lub jednostronnego rowu i z drugiej strony ścieku przykrawędziowego (w ciągu którego zastosowano typowe wpusty uliczne deszczowe).

Rowy odbierać będą wody opadowe z korony drogi a następnie ze spadkiem podłużnym odprowadzać je będą do istniejących cieków wodnych.

Nie wymaga się przy tego typu odbioru wód opadowych stosowania specjalnych systemów ich gromadzenia i oczyszczania.

- *Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami ( w tym z nadmiarowymi masami ziemnymi i z wykopów):*

W trakcie realizacji odpadami będą odpady betonu przy budowie nawierzchni jezdni i zjazdów. Odpady te skierowane będą do odzysku u producenta elementów betonowych

Odpad z wykonywania mas asfaltobetonowych skierowany będzie z powrotem do wytwórni mas betonowych. Nadmiar mas ziemnych wykorzystywany będzie na nasypy, pobocza lub będzie wywożony.

- *Emisje do atmosfery oraz hałas i wibracje (źródło, rodzaje, wielkość emisji i zasięg oddziaływania):*

Przedmiotowa inwestycja oraz prognozowane natężenie ruchu dobowego na projektowanym do przebudowy odcinku drogi przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego (zmniejszenie emisji hałasu przenikającego do środowiska z ruchu pojazdów po równej nawierzchni). Zmniejszy emisję zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, która powstaje ze spalania paliw w silnikach (zmniejszenie zużycia paliw - płynna jazda)

- *Pozostałe emisje (np. energii takich jak ciepło, pole elektromagnetyczne):* nie dotyczy
- *Ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń powodujących emisje (zanieczyszczenia powietrza, hałas, ścieki, odpady, pola elektromagnetyczne, wibracje i inne uciążliwości):*

Na etapie wykonywania prac budowlanych oprócz ograniczonego ruchu, nastąpi zwiększenie uciążliwości w postaci zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz wzrostu poziomu hałasu przez maszyny i urządzenia budowy. Emisje te będą krótkotrwałe tylko w fazie budowy. Po jej zakończeniu emisja zanieczyszczeń do powietrza oraz emisja hałasu powróci do norm określonych aktami prawnymi.

- *Oddziaływanie na inne elementy środowiska (krajobraz, dziedzictwo kulturowe) na zdrowie ludzi:*

Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo-krajobrazowego, kulturowego i nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi,

#### **8) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:**

Nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko. Niniejsze prace inwestycyjne mają charakter lokalny.

#### **9) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody**

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na obszarach nie podlegających ochronie.

#### **10) Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania:** nie planuje się utworzenia takiego obszaru

Po realizacji planowanej inwestycji nastąpi:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów poprzez budowę gładkiej i trwałej nawierzchni bitumicznej, budowę zatok autobusowych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego przez budowę chodnika i utwardzonych poboczy
- uzyskanie gładkiej nawierzchni jezdni spowoduje nie tylko mniejszą awaryjność pojazdów ale i zmniejszy emisję spalin, zwiększy komfort jazdy oraz przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego (mniejsza emisja hałasu).

Wnioski:

1. Planowana inwestycja z uwagi na jej kompleksowy charakter wprowadzi nie tylko ład komunikacyjny ale także wpłynie pozytywnie na wszystkie elementy ochrony środowiska
2. Uporządkowanie włączeń do drogi powiatowej w postaci urządzonych zjazdów oraz budowa chodnika niesie za sobą większe bezpieczeństwo zarówno ruchu drogowego jak i pieszego.
3. Żaden element tworzący lokalne i transgraniczne oddziaływanie środowiskowe nie został naruszony ani przekroczony
4. Pomimo, że na etapie budowy nastąpi wzrost uciążliwości w postaci emisji spali, hałasu to efekty dla środowiska są niewspółmiernie korzystne