

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

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

„Przebudowa drogi powiatowej nr 3578Z Sępólno Wielkie – droga krajowa nr 25 na odcinku 2,7 km”

Usytuowanie drogi w miejscowości Sępólno Wielkie działki drogowe nr 294 Obręb 133 Sępólno Wielkie oraz i 349 Obręb 0132 Sępólno Małe.

.....
dane dotyczące działek (nr, obręb, ark., powierzchnia w m², właściciel: imię nazwisko, adres):

Projektowane przedsięwzięcie usytuowane będzie w istniejących liniach rozgraniczających drogi powiatowej nr 3578Z Sępólno Wielkie – droga krajowa nr 25 na odcinku 2,7 km

Usytuowanie drogi w miejscowości Sępólno Wielkie działki drogowe nr 294 Obręb 133 Sępólno Wielkie oraz i 349 Obręb 0132 Sępólno Małe. Właściciel działki – Powiat Szczecinek ul. Warcisława IV 16 78- 400 Szczecinek – Zarząd Dróg Powiatowych w Szczecinku ul. Warcisława IV 16 78-400 Szczecinek

Obsługa komunikacyjna:

- Lokalizacja wjazdu i wyjazdu

Wjazd i wyjazd na projektowany obszar inwestycji jest zgodny z początkiem i końcem drogi objętej przedsięwzięciem

- Ilość miejsc parkingowo – postojowych na terenie objętym inwestycją

Na projektowanym przedsięwzięciu nie przewiduje się lokalizacji miejsc parkingowo postojowych

na obszarach przyległych - nie dotyczy

Ilość samochodów osobowych - nie dotyczy szt./dobę

Ilość samochodów ciężarowych i innych pojazdów - nie dotyczy szt./dobę

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

Inwestycja prowadzona będzie wzdłuż drogi powiatowej – całkowita powierzchnia odcinka objętego opracowaniem wynosi 21.600 m².

Planowana przebudowa drogi w obrębie poprawi bezpieczeństwo i płynność ruchu na przebudowanym odcinku poprzez zmianę łuków poziomych i pionowych drogi

Rodzaj nawierzchni na przebudowanym odcinku drogi

- *Nawierzchnia na odcinku drogi – istniejąca – asfaltowa 3,90 – 4,40 m, projektowana – masa asfaltowa szerokości 6,00 m. + pobocza o szerokości 1,00 m*

Przy przebudowie drogi przewiduje się wycinkę 46 drzew znajdujących się w poboczu drogi. Wszystkie drzewa znajdują się w pasie drogowym.

Projektuje się przebudowę drogi z zachowaniem istniejącego powierzchniowego systemu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych poprzez przydrożne istniejące rowy drogowe.

Ze względu na mały ruch na drodze nie przewiduje się instalacji separatorów, gdyż w wodach opadowych może znajdować się tylko śladowa ilość cząstek ropopochodnych i olejowych.

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

Zgodnie z informacją uzyskaną od projektanta dla całej szerokości jezdni projektuje się:

- Warstwę ścierną nawierzchni z masy bitumicznej o grubości 4 cm
- warstwę wiążącą z masy bitumicznej o grubości 6 cm
- Warstwa wzmocnienia nawierzchni siatką do nawierzchni bitumicznych
- warstwa wyrównawcza grubości 4 cm.

Dla poszerzenia jezdni projektuje się podbudowę z kruszywa łamanego 0 – 31,5 mm o grubości warstwy 28 cm oraz podsypkę piaskową o grubości ca 10 cm.

Planowana przebudowa drogi poprawi bezpieczeństwo i płynność ruchu na przebudowanym odcinku poprzez zmianę łuków poziomych i pionowych drogi oraz zwiększenie szerokości nawierzchni co poprawi bezpieczeństwo ruchu podczas wyprzedzania i wymijania pojazdów.

4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego :

Nie przewiduje się rozwiązań wariantowych.

Wariant „0” – w tym wariantcie Inwestor nie przewiduje wykonania żadnych prac remontowych co spowoduje całkowite zniszczenie odcinka drogi powodując zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pojazdów samochodowych oraz wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu.

Wariant proponowany przez inwestora jest pełną realizacją przebudowy drogi powiatowej, tj. jezdni asfaltowej, zjazdów gospodarczych gruntowych i zjazdów do posesji i skrzyżowania bitumiczne, odwodnienie jezdni poprzez spadki poprzeczne i podłużne do gruntu. Jest to wariant optymalny.

Wariant przedsięwzięcia przewidywany do przebudowy drogi zawiera wszystkie podstawowe zabezpieczenia dla tego typu inwestycji. Są to metody powszechnie stosowane w krajowych rozwiązaniach technologicznych dla tego typu inwestycji. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę drogi oraz ekonomikę kosztów budowy. Są zgodne z katalogiem projektowania typowych nawierzchni drogowych.

W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny.

Mając powyższe uwarunkowania na względzie należy uznać, że racjonalny wariant alternatywny – jest jednocześnie wariantem proponowanym przez wnioskodawcę.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to również wariant zaproponowany przez wnioskodawcę ze względu na:

- maksymalne zachowanie drzewostanu istniejącego
- obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego oraz obniżenie poziomu spalania paliw poprzez upłynnienie jazdy pojazdów.

Ze względu na istotną poprawę warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości w jej otoczeniu nie przewiduje się innych wariantów niż opisany w karcie informacyjnej.

5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Projektowana technologia przebudowy drogi nie wymaga zapotrzebowania w energię elektryczną, ciepłą ani gazową. Dostarczane elementy na budowę są gotowymi prefabrykatami a niezbędna potrzebna mieszanka asfaltowa do wykonania przebudowy drogi dostarczana jest samochodami z wytwórni mas bitumicznych jako gotowa do wbudowania.

w tym: szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektrycznąnie wymaga się..... kW/MW
- ciepłą nie wymaga się..... kW/MW
- gazową nie wymaga się..... m³/h

6) Rozwiązania chroniące środowisko:

Przyjęta technologia wykonania robót przebudowy drogi nie przekroczy standardów – jakości środowiska poza terenem inwestora. Przyjęte rozwiązanie nie wpłynie na środowisko

- prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej
- ręczne prowadzenie prac w pobliżu drzew

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

a) emisja zanieczyszczeń do powietrza:

Planowane przedsięwzięcie nie zwiększy emisji zanieczyszczeń do powietrza.

-spaliny emitowane przez sprzęt budowlany będą w zakresie emisji dopuszczalnej dla środowiska.

b) emisja hałasu :

- prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej nie zwiększy hałasu na terenie prowadzonego przedsięwzięcia.
- hałas i drgania powstające podczas prowadzenia prac będzie krótkotrwałe o niewielkich czynnikach szkodliwości

c) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych :

- na czas prowadzenia inwestycji wykonawca zobowiązany jest do ustawienia dla pracowników kabin toaletowych Toi Toi
- odpady powstające w fazie prowadzonych prac budowlanych zostaną przekazane jednostkom specjalistycznym zajmującym się utylizacją odpadów budowlanych,
- odpady - butelki po napojach, folie budowlane i worki papierowe itp.; powstałe w trakcie prowadzenia robót budowlanych zostaną wywiezione na wysypisko lub przekazane do utylizacji przez odpowiednie firmy.

d) ilość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych :

- nie dotyczy

e) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych :

Ze względu na ukształtowanie terenu i niwelety drogi wody opadowe i roztopowe odprowadzane są poprzez istniejące rowy przydrożne. Przebudowa drogi nie zwiększy ilości wód opadowych i roztopowych.

W wyniku przebudowy drogi nie zwiększy się ilość wód opadowych – odprowadzenie wód opadowych poprzez istniejące rowy przydrożne

f) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń :

Przy wykonaniu planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się stałego instalowania maszyn i urządzeń

8). Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Ze względu na to, że projektowana przebudowa drogi nie leży na szlaku prowadzącym ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny nie wystąpi na tym obszarze trans graniczne oddziaływanie na środowisko.

9) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia :

Projektowane przedsięwzięcie znajduje się w obszarach chronionych Natura 2000 Natura 2000 – PLB 320019 Ostoja Drawska – obszar specjalnej ochrony ptaków

Kierując się charakterem planowanego przedsięwzięcia należy uznać, że jego realizacja nie będzie miała wpływu na najbliższe usytuowane przedsięwzięcia planowane obszary NATURA 2000 oraz nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary i formy ochrony przyrody wymienione w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 r. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami).

10) Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:

Ze względu na to, że projektowana przebudowa drogi nie leży na szlaku prowadzącym ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny nie wystąpi na tym obszarze zagrożenie bezpieczeństwa dla ruchu w transeuropejskiej sieci drogowej.

11) Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływaniu mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem :

Projektowana przebudowa drogi powiatowej nr 3578Z Sępólno Wielkie – droga krajowa

nr 25 na odcinku 2,7 km nie zmienia sposobu zagospodarowania terenu. Przedsięwzięcie usytuowane będzie w istniejących liniach rozgraniczających drogi powiatowej. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi 2,7 km a szacowana zajętość terenu w granicach pasa drogowego wynosi około 12.600 m²

Celem inwestycji jest poprawienie warunków ruchu. Wykonanie nawierzchni drogi przyczyni się do zwiększenia komfortu jazdy i bezpieczeństwa uczestników ruchu a także podniesie walory estetyczne terenu.

12) Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej:

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.

13) Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko:

- odpady powstające w fazie prowadzonych prac budowlanych zostaną przekazane jednostkom specjalistycznym zajmującym się utylizacją odpadów budowlanych,
- odpady - butelki po napojach, folie budowlane i worki papierowe itp.; powstałe w trakcie prowadzenia robót budowlanych zostaną wywiezione na wysypisko lub przekazane do utylizacji przez odpowiednie firmy.

14) Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

Zakres prac rozbiórkowych dla planowanej inwestycji obejmuje jedynie częściowe frezowanie starej nawierzchni bitumicznej. Uzyskany destruk bitumiczny zostanie ponownie wbudowany w projektowaną przebudowę drogi jako warstwy podbudowy lub nawierzchnie z kruszyw na zjazdach gruntowych na pola. Uzyskany destruk rozbiórkowy może być również poddany utylizacji lub ponownemu przetworzeniu w wytwórniach mas bitumicznych.

15) 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?

Inwestycja nie przewiduje utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Całość inwestycji ogranicza się do obszaru zamkniętego liniami rozgraniczenia pasa drogowego.

16) Czy Wnioskodawca ubiega się o dofinansowanie planowanej inwestycji ze środków Unii Europejskiej?

Wnioskodawca nie ubiega się o dofinansowania planowanej inwestycji ze środków Unii Europejskiej

Szczecinek 06.07.2018 r.

mgr inż. Wiesław Kot
Upr. bud. nr UAN/17210/795/88
§ 5 ust. 1 § 2 ust. 1 § 73 ust. 1 pkt. 3 lit. b
UW Koszalin

PRZEDSIĘBIORSTWO
HANDLOWO-USŁUGOWE I CONSULTINGOWE
„PROJEKT” mgr inż. Wiesław Kot
ul. Generała Okulickiego 10
78-520 ZŁOCIENIEC
tel. (094) 367-25-46
Reg. 330420005 NIP 674-101-51-79