

Karta informacyjna przedsięwzięcia

zawierająca dane, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008r Nr 199 poz. 1227)

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Inwestycja została zlokalizowana na obszarze gminy Stężyca w miejscowości Kamienica Szlachecka (sołectwo Kamienica Szlachecka) i Nowa Wieś (sołectwo Nowa Wieś). Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi gminnej z miejscowości Kamienica Szlachecka do miejscowości Nowa Wieś oraz przebudowa linii energetycznej, wodociągu i zabezpieczeniu kabla linii telefonicznej. Projektowana droga rozpoczyna się na końcu istniejącej drogi asfaltowej we wsi Nowa Wieś i kończy się na istniejącej drodze asfaltowej we wsi Kamienica Szlachecka. Łączna długość drogi wynosi 2146,45 m, natomiast powierzchnia jezdni asfaltowej, będzie wynosić 11327 m².

Istniejąca droga na projektowanym odcinku ma nawierzchnię szutrową. Projektowana droga to droga gminna klasy lokalnej (L), której prędkość projektowa wynosić będzie $V_p=40$ km/h.

Nawierzchnia projektowanej drogi zostanie wykonana z asfaltu na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Szerokość jezdni wyniesie 5,00 m z pobocznymi umocnionymi o szerokości 0,75 m. Profil podłużny drogi zostanie poprowadzony po istniejącym profilu drogi szutrowej. W jego kształcie dokonane zostaną tylko nieznaczne poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych, oraz do prawidłowego odwodnienia drogi.

Parametry łuków poziomych w planie dobrano optymalnie w taki sposób, aby nie wykroczyć poza linie graniczne działek wyznaczonych dla drogi.

Klasa drogi L o szerokości pasów ruchu $2 \times 2,50$ m = 5,00 m. Parametry łuków poziomych nie wymagają wprowadzania poszerzeń. Na łukach > 250 m spadki poprzeczne są takie jak na odcinku prostym tzn. daszkowe, a na łukach < 250 m spadki jednostronne 2,5 % - 3 %. Zmiana pochylenia poprzecznego następuje na prostej przejściowej długości 20,0 m, oś obrotu – oś drogi.

Jezdnia asfaltowa po obu stronach ograniczona jest poboczem szerokości 0,75 m. Pobocze gruntowe ulepszone wykonane będzie z kruszywa naturalnego z dodatkiem 3 % cementu i stabilizowanym mechanicznie. Pochylenie poprzeczne pobocza wynosi 8 %.

Na projektowanym odcinku drogi wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo do istniejących rowów drogowych. Projekt przewiduje oczyszczenie i wyprofilowanie rowów drogowych.

W pasie drogowym znajdują się następujące sieci infrastruktury komunalnej: wodociąg, kabel energetyczny, napowietrzne sieci energetyczne, kabel teletechniczny.

Przebudowa wodociągu będzie miała miejsce na długości ca 100 mb, przebudowa linii energetycznej na długości 93 mb, a zabezpieczenie kabla linii telefonicznej na długości 143 mb. Przedmiotowa inwestycja będzie prowadzona na działkach nr 61 i 146 obręb ewidencyjny Nowa Wieś i na działkach 109 i 100 obręb ewidencyjny Kamienica Szlachecka stanowiące własność Gminy Stężyca.

Planowana inwestycja oddziaływać będzie na mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, a w szczególności Nowej Wsi i Kamienicy Szlacheckiej. Po wykonaniu nawierzchni bitumicznej całkowita ilość użytkowników ulegnie zwiększeniu.

Dla miejscowości Nowa Wieś i Kamienica Szlachecka, gdzie usytuowana jest droga sporządzony został miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Przedsięwzięcie zgodnie z § 3, ust. 1, pkt. 56 i 63, rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z 2005 r. Dz. U. Nr 92, poz. 769) jest klasyfikowane jako „przedsięwzięcie mogące znacząco pogorszyć stan środowiska”.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu szatą roślinną.

Długość drogi, która zostanie zbudowana wynosi 2146,45 m, powierzchnia wykonanej jezdni asfaltowej wyniesie 11 327 m². Oprócz wykonania nowej nawierzchni konieczna jest przebudowa wodociągu na długości ca 100 mb. oraz przełożenie kabla energetycznego na długości ca 93 mb. i budowa rury osłonowej typu AROTA na istniejącym kablu teletechnicznym – 146 m w celu zabezpieczenia.

Droga obecnie posiada nawierzchnię gruntową. Wzdłuż drogi zlokalizowane są wjazdy na posesję przyległe oraz pola uprawne. Przedmiotowa droga nie jest wyposażona w system kanalizacyjny, a więc wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo do przydrożnych istniejących rowów, które w ramach projektu będą oczyszczane. Wody opadowe z tego typu drogi nie wymagają podczyszczenia oraz uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

W czasie realizacji inwestycji konieczne może być usunięcie niewielkiej części istniejącego zadrzewienia i zakrzewiania w celu realizacji inwestycji. Inwestor planuje, że do wycięcia będzie ok. 20 drzew gatunek sosna lub brzoza o średnicy nie przekraczającej 30 cm, na usunięcie których zobowiązuje się uzyskać stosowne zezwolenie.

3. Rodzaj technologii

Istniejąca droga na projektowanym odcinku ma nawierzchnię szutrową z licznymi nierównościami powodującymi utrudnienia w ruchu. Planowana budowa drogi jest zaprojektowana w istniejącym pasie drogowym drogi gminnej, przy wykorzystaniu naturalnego ukształtowania terenu. Wykonanie nowej zostanie poprzedzone przebudową wodociągu na długości ca 100 mb. Następnie zostanie przełożony kabel energetyczny na długości ca 93 mb. Kolejnym etapem inwestycji będzie budowa rury osłonowej typu AROTA na istniejącym kablu teletechnicznym na długości 146 m. Później

zostanie wykonana podbudowa z kruszywa łamanego mechanicznie oraz nawierzchnia asfaltowa. Zakończenie inwestycji będzie polegało na wykonaniu pobocza gruntowego ulepszanego z kruszywa naturalnego z dodatkiem 3 % cementu i stabilizowanym mechanicznie.

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni dla drogi o ruchu kategorii KR1:

- 4 cm – warstwa ścierna – beton asfaltowy,
- 4 cm – warstwa wiążąca – beton asfaltowy,
- 20 cm – podbudowa – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie,
- 12 cm – warstwa mrozochronna z pospółki.

Projektowane konstrukcje nawierzchni zjazdów:

- 4 cm – warstwa ścierna – beton asfaltowy,
- 20 cm – podbudowa – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie,
- 12 cm – warstwa mrozochronna z pospółki.

Obecnie na odcinku 100 mb linia wodociągu przebiega w profilu drogi. W przypadku wystąpienia awarii konieczne będzie zamknięcie drogi na tym odcinku oraz wykonanie robót ziemnych, które powodują zniszczenie nawierzchni szutrowej oraz pogorszenie właściwości jezdnych drogi. Jezdnia na odcinku, gdzie występuje wodociąg oraz linia energetyczna zostanie pokryta nawierzchnią asfaltową co powoduje potrzebę przeniesienia w/w mediów w celu zabezpieczenia przed koniecznością w razie wystąpienia awarii w postaci uszkodzenia wodociągu lub uszkodzenia kabla linii energetycznej zniszczenia nawierzchni asfaltowej w celu naprawy awarii. Wodociąg zostanie ułożony na podsypce z piasku bez kamieni i otczaków, o grubości podsypki min. 0,15 m w uprzednio przygotowanym wykopie, po wyznaczonym profilu i trasie po za planowaną jezdnią asfaltową.

Zastosowana technologia sprawia, że uciążliwości dla środowiska może wystąpić głównie na etapie wykonywania prac budowlanych związanych z wykonaniem prac ziemnych. Dobry stan techniczny maszyn i urządzeń przyczynić się ma do zminimalizowania prawdopodobieństwa zanieczyszczenia gruntu i wód gruntowych. Ze względu na charakter planowanej inwestycji (przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii) ryzyko wystąpienia poważnych awarii nie będzie występować.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Na etapie projektowania przedmiotu inwestycji, mając na uwadze funkcję drogi oraz analizę problemów związanych z układem komunikacyjnym w tej części gminy, rozpatrywano możliwe do zastosowania warianty rozwiązań alternatywnych. W tym zakresie odnoszono się do aspektu technicznego projektowanej drogi:

- a. budowa przedmiotowej drogi o nawierzchni asfaltowej.
- b. budowa nawierzchni drogi z płyt betonowych typu YOMB,
- c. budowa nawierzchni drogi betonowej.

Ad. a. Budowa przedmiotowej drogi o nawierzchni asfaltowej, jest rozwiązaniem najkorzystniejszym dla Inwestora oraz rozwiązaniem zaproponowanym w wniosku. Wykonanie nawierzchni asfaltowej na powierzchni 11327 m² wyniesie 1 983751,36 zł. Nawierzchnia asfaltowa charakteryzuje się tym iż towarzyszy jej mniejsza siła tarcia, jest mniej podatna na erozję niż nawierzchnia wykonana z kostki brukowej oraz jest tańsza i cechuje się łatwością utrzymania.

Ad. b. W przypadku budowy nawierzchni drogi z płyt betonowych typu YOMB-o, będzie to rozwiązanie najmniej korzystnym dla użytkowników drogi. Płyty betonowe ulegają przemieszczeniom i osiadaniom. W celu zabezpieczenia przed osuwaniem oraz poprawy stabilności drogi konieczne będzie wykonanie krawędzi drogi z krawężnika, których koszt zakupu wynosi 106378,06 zł, natomiast zakup płyt to koszt 754515,73 zł. Droga wykonana z płyt YOMB charakteryzuje się dużą ilością nierówności, które będą powstawały wraz z upływem czasu. Dodatkowym czynnikiem, który negatywnie wpływa na środowisko jest duża emisja hałasu związanego z dużymi nierównościami na drodze.

Ad. c. Budowa nawierzchni drogi betonowej, jest to rozwiązanie bardzo popularne w krajach Europy zachodniej. Droga wykorzystująca konstrukcję nawierzchni sztywnej czyli betonowej składa się z trzech warstw. Podstawę stanowi ulepszone podłoże (kruszywo zagęszczone mechanicznie), następna warstwa to podbudowa (chudy beton), ostatnia to warstwa betonowa. W przypadku nawierzchni sztywnej dla drogi o ruchu kategorii KR1:

- 17 cm – nawierzchnia betonowa – beton cementowy,
- 12 cm – podbudowa – chudy beton,
- 20 cm – warstwa technologiczna – piasek gruboziarnisty.

Koszt budowy drogi dla konstrukcji sztywnej szacunkowo wynosił by 2 127 367,60 zł. Jednakże nawierzchnie sztywne są głównie stosowane do budowy dróg ekspresowych i autostrad. Planowana budowa drogi dotyczy drogi lokalnej, na której nie odbywa się ruch ciężkich samochodów, jedynie poruszają się po niej samochody osobowe mieszkańców okolicznych miejscowości. Średni dobowy ruch pojazdów na w/w drodze wynosi 210 pojazdów. Budowa drogi z nawierzchnią betonową nie jest konieczna ani opłacalna dla Inwestora.

W aspekcie lokalizacyjnym budowa przedmiotowej drogi nie była rozpatrywana ze względu na duże koszty związane z przesunięciem profilu drogi. Istniejąca droga szutrowa łączy dwa centra wsi Kamienice Szlachecka z Nową Wsią. Zmiana lokalizacyjna spowoduje brak połączenia wskazanych miejscowości, spowoduje konieczność wykupu pod nową drogę oraz uniemożliwi wykonanie dodatkowych zaplanowanych zadań związanych z przebudową wodociągu, przełożeniem kabla

budową osłony typu AROTA na kablu energetycznym. Ponadto z punktu widzenia ochrony środowiska, przebudowa istniejącej drogi jest rozwiązaniem najmniej ingerującym w elementy przyrodnicze, w przeciwieństwie do lokalizacji nowego przebiegu drogi.

Wykonanie nawierzchni asfaltowej będzie najkorzystniejsze dla środowiska oraz najkorzystniejsze pod względem ekonomicznym, spowoduje zmniejszenie stopnia pilności pyłu oraz emisji hałasu emitowanego przez pojazdy poruszające się po drodze. W projekcie budowy drogi zostało uwzględnione również oczyszczenie rowów przydrożnych oraz ich ukształtowanie, co poprawi spływ wód opadowych.

Oprócz planowanej budowy drogi mają zostać również wykonana przebudowa wodociągu na długości 100 mb, położenie kabla energetycznego na długości ca 93 mb oraz budowę rury osłonowej na kablu telefonicznym na długości 146 mb oraz oczyszczenie rowów wzdłuż drogi. Są to inwestycje konieczne do wykonania przed budową drogi. Wariantem technologicznym dla przebudowy wodociągu może być jego wykonanie z rur PE lub rur stalowych. Jednak ze względu na koszty wykonania z takich materiałów, które znacznie przewyższają koszt wykonania wodociągu z rur PCV Inwestor odstąpił od takiego wariantu. Wykonanie przebudowy wodociągu z rur PCV jest najtańszym i najkorzystniejszym rozwiązaniem oraz umożliwi lepsze ułożenie linii niż w przypadku zastosowania rur PE lub rur stalowych. Wariant lokalizacyjny czyli pozostawienie w obecnym miejscu wodociągu też nie może być rozpatrywany ze względu na koszt usunięcia awarii pod nawierzchnią asfaltową. Przesunięcie wodociągu poza tą nawierzchnię będzie najkorzystniejszym rozwiązaniem. Zadania te zostaną wykonane z elementów spełniających polskie normy oraz z materiałów najkorzystniejsze dla środowiska, w celu jego ochrony.

Ewentualne nie podejmowanie przedsięwzięcia spowoduje pozostawienie drogi w dotychczasowym stanie. Jednak niepodjęcie przedsięwzięcia wpłynie negatywnie na środowisko oraz uniemożliwi swobodny dojazd mieszkańcom z miejscowości Nowa Wieś do miejscowości Kamienica Szlachecka. Poruszające się po drodze pojazdy w okresie letnim powodują duże pylenie kurzu, który niszczy roślinność rosnącą wzdłuż drogi. Dodatkowym czynnikiem, który negatywnie wpływa na środowisko jest duża emisja hałasu związanego z dużymi nierównościami na drodze. Obecnie rowy melioracyjne wzdłuż drogi są w złym stanie, wody opadowe nie mają możliwości spływu ani wchłonięcia przez grunt. Podjęcie przedsięwzięcia będzie najkorzystniejsze dla środowiska, spowoduje zmniejszenie stopnia pilności pyłu oraz emisji hałasu emitowanego przez pojazdy poruszające się po drodze. W projekcie budowy drogi zostało uwzględnione również oczyszczenie rowów przydrożnych oraz ich ukształtowanie, co poprawi spływ wód opadowych.

Przebudowa drogi jest warunkiem niezbędnym dla rozwoju lokalnego jak i turystyki umożliwi ona budowę nowych domów mieszkalnych oraz rozwój podmiotów gospodarczych.

Skalę przedmiotowego projektu wybrano na podstawie analizy potrzeb, co do funkcjonalności oraz prognoz wielkości i struktury przyszłego natężenia ruchu a także aspektów ochrony środowiska.

5. Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Szacunkowe zapotrzebowanie materiałów:

a) piaski do nawierzchni drogowej	737,9980 m ³ ,
b) tłuczeń kamienny nie sortowany	4990,3847 t,
c) miąż kamiennoy	168,2681 t,
d) woda	286,6050 m ³ ,
e) olej napędowy	419,6520 kg,
f) cement	34,7490 t,
g) pospółka	655,2300 m ³ ,
h) asfalt drogowy D200	11890,1400 kg,
i) asfaltobeton 0/20	1148,9265 t,
j) asfaltobeton 0/16	1155,3540 t.
k) przepusty z NPCW o śr. 110 dzielone AROTA	151,84 m,
l) folia PCV techniczna 0,3-0,4 mm	97,65 mb,
m) rury PVC kielichowe, ciśnieniowe z uszczelką Dn 110	102 m,
n) kształtki ciśnieniowe, dwukielichowe z PVC uszczelką Dn 110	2 szt.

Do realizacji przedmiotowego zadania wykorzystywane będą:

- a) spycharka gąsienicowa 74kW (100 KM),
- b) spycharka gąsienicowa 55kW (75KM),
- c) walec wibracyjny samojezdny 7,5 t,
- d) zagęszczarka wibracyjna,
- e) koparko – spycharka na podwoziu ciągnika sypchowego,
- f) ciągnik kołowy,
- g) żuraw samochodowy,
- h) walec statyczny samojezdny 15 t,
- i) walec statyczny samojezdny 10 t,
- j) skraplarka do bitumu przewożna z ręczną pompą,
- k) rozkładarka mas bitumicznych,
- l) brona talerzowa,
- m) ciągnik gąsienicowy 55kW (75KM),
- n) równiarka samojezdna 74kW (100 KM),
- o) walec wibracyjny samojezdny 7,5 t,

- p) samochody samowyladowcze 5 –10 t,
- q) piła motorowa,
- r) samochód dostawczy.

Wszystkie zużyte surowce wykorzystywane będą zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

Na etapie eksploatacji ze względu na charakter przedsięwzięcia nie będzie występować żadne zapotrzebowanie na surowce, materiały czy energię, nie będą również powstawać żadne odpady. Realizacja przedsięwzięcia wskazuje jednoznaczny pozytywny wpływ na środowisko, pozwoli na zmniejszenie zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska po przez zmniejszenie ilości pyłów. Ponadto Inwestor nie zakłada etapu likwidacji drogi. Nawierzchnia asfaltowa ma w stały sposób poprawić warunki bytowe mieszkańców oraz zmniejszyć oddziaływanie na środowisko.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Budowa drogi w trakcie realizacji nie będzie miała znaczącego i długotrwałego oddziaływania na środowisko naturalnego. W analizie wpływu projektu na środowisko w trakcie realizacji robót budowlanych należy uwzględnić m. in.:

- wpływ hałasu – w trakcie trwania robót budowlanych mogą występować okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie się charakteryzował niskim poziomem uciążliwości. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca będzie wykonywał prace emitujące najwięcej hałasu w porach najmniej szkodliwych dla warunków bytowych ludności,
- wpływ emisji spalin – w trakcie trwania prac budowlanych mogą występować okresowe i krótkotrwałe zwiększone poziomy emisji spalin. Wpływ ten nie będzie przekraczał emisji dopuszczalnych norm i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca będzie użytkował sprzęt zgodnie z przepisami BHP,
- wpływ na wody powierzchniowe – inwestycje nie będzie wywierała negatywnego wpływu na wody powierzchniowe. Wykonawca powinien odizolować zaplecze budowlane od gruntów i wód gruntowych. Paliwa i substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych zbiornikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska. Droga nie jest wyposażona w system kanalizacyjny, a więc wody opadowe odprowadzone zostaną do rowów przydrożnych,

- naruszenie powierzchni terenu i szaty roślinnej – realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną okresowo na naruszenie terenu oraz szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji projektu. Wpływ ten będzie dotyczył pracy maszyn i będzie miał charakter krótkofalowy oraz ustanie po zakończeniu inwestycji. Po zakończeniu prac budowlanych wykonawca zostanie zobowiązany do przywrócenia terenu w obrębie realizacji inwestycji do stanu pierwotnego. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca zajmie możliwe najmniejszy pas terenu wzdłuż drogi objętej projektem.

Realizacja wyszczególnionej wyżej inwestycji wykazuje jednoznacznie pozytywny wpływ powstałej infrastruktury na stan środowiska naturalnego w jej obrębie. Wykonanie nowej nawierzchni drogi spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa oraz poprawi płynność ruchu, co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu. Odtworzenie rowów i wykonanie nowego odwodnienia poprawi gospodarkę wodami opadowymi, gdyż w chwili obecnej wody nie mogą swobodnie płynąć rowami. Biorąc pod uwagę całokształt oddziaływania należy wskazać, że założony projekt wykazuje pozytywny wpływ na środowisko we wszystkich elementach wpływających obecnie na zanieczyszczenie środowiska.

7. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych substancji do środowiska:

- ścieki socjalno – bytowe – w fazie realizacji inwestycji przewiduje się zastosowanie przenośnych toalet typu TOY – TOY
- ścieki technologiczne – paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska. Powstające podczas demontażu i rozbiórek odpady nie będą odpadami niebezpiecznymi.
- wody opadowe – w fazie eksploatacji będą to wody opadowe spływające z drogi, które będą oczyszczone w odtworzonych i pogłębionych rowach przydrożnych. Przedmiotowa droga gminna nie jest wyposażona w system kanalizacyjny, a więc wody opadowe odprowadzane do środowiska, z tego typu drogi nie wymagają specjalnego podczyszczenia oraz uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.
- odpady stałe – powstające w trakcie budowy będą zagospodarowane zgodnie z przepisami – tzn. będą tymczasowo gromadzone w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywane firmom uprawnionym do ich dalszego zagospodarowania.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Zasięg przedsięwzięcia jest ograniczony tylko do terenu działki, dlatego nie będzie miało miejsca transgraniczne oddziaływanie inwestycji.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem zagrożenia środowiska, w szczególności przy istotnym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych,

W sąsiedztwie działek znajdują się budynki mieszkalne oraz pola uprawne. W bezpośrednim sąsiedztwie brak jest obszarów takich jak oczka śródlądowe leśne, bagienne i innych o płytkim zaleganiu wód.

b) obszary wybrzeży,

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami wybrzeży, w związku, z czym nie będzie na nie oddziaływać.

c) obszary górskie lub leśne,

Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarach górskich lub leśnych. W pobliżu obiektu brak jest istotnych kompleksów leśnych, na które inwestycja mogłaby negatywnie oddziaływać. Tereny, przy których przebiega niniejsza droga to głównie tereny rolne oraz z pojedynczą zabudową mieszkaniową.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,

W analizowanym obszarze brak jest ujęć wód podziemnych lub powierzchniowych objętych ochroną. W związku z tym nie będzie miało miejsca oddziaływanie planowanej inwestycji na obszary ochrony i ujęcia wód.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

Zgodnie z zaświadczeniem nr ŚR/VII.MJ/6660-2-171/08 z dnia 30.06.2008 r. wydanym przez Wojewodę Pomorskiego planowana inwestycja jest zlokalizowana poza obszarami Natura 2000. Inwestycja znajduje się w odległości ok. 2 km od najbliższej położonego projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk (SOO) „Uroczyska Pojezierza Kaszubskiego”. Kod obszaru to PLH220050, powierzchnia obszaru wynosi 3161,99 ha. Na obszarze znajdują się siedliska przyrodnicze takie jak: torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe), torfowiska przejściowe i trzęsawiska, bory i lasy bagienne, żyzna buczyna, grąd środkowoeuropejski, występują również gatunki roślin takich jak obuwik oraz gatunki zwierząt takich jak strzebla przekopowa.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się również poza zasięgiem innych obszarów chronionych na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.)

Głównym czynnikiem wpływającym na to, iż inwestycja nie będzie wpływała na stan w/w obszarów jest znaczna odległość projektu, charakter i zakres prowadzonych działań.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,

Inwestycja nie będzie realizowana na obszarach o przekroczonych standardach jakości środowiska. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze wiejskim, polegać będzie głównie na wykonaniu robót zmierzających do zwiększenia płynności, komfortu ruchu oraz bezpieczeństwa użytkownika.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami o znaczeniu historycznym i kulturowym jak również archeologicznym. W sąsiedztwie inwestycji powstaje nowa zabudowa mieszkaniowa i brak jest obszarów o tak dużym znaczeniu.

h) gęstość zaludnienia,

Miejscowość, na pograniczu, których będzie realizowana inwestycja są miejscowościami wiejskimi, które nie są obszarem gęsto zaludnionym.

i) obszary przylegające do jezior,

Inwestycja nie będzie realizowana na obszarach przylegających do jezior i nie będzie miała wpływu na takie obszary, ze względu na dużą odległość od owych obszarów.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Miejscowość, w której będzie realizowana inwestycja jest miejscowością wiejską, nie jest ona miejscowością uzdrowiskową i nie wchodzi w skład obszarów ochrony uzdrowiskowej, ponadto w pobliżu brak jest takich miejscowości i obszarów.

Rodzaj i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

Przebudowa przedmiotowej drogi jest niezbędnym warunkiem rozwoju, turystyki, lokalizacji nowych podmiotów gospodarczych oraz zabudowy mieszkaniowej.

Zasięg inwestycji obejmuje tereny wiejskie z małym zagęszczeniem ludności, na których znajdują się głównie pola uprawne z niewielką ilością zabudowy mieszkaniowej.

Skalę przedmiotowego projektu wybrano na podstawie analizy potrzeb, co do funkcjonalności projektowanego układu drogowego oraz prognoz wielkości i struktury przyszłego natężenia ruchu, a także aspektów związanych z ochroną środowiska. Na tej podstawie oprócz przebudowy drogi zaprojektowano także utwardzenie pobocza czy modernizację infrastruktury wodociągowej, energetycznej, telefonicznej.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Ze względu na charakter skale przedsięwzięcia, a głównie ze względu na jego usytuowanie, nie zachodzi obawa przed transgranicznym oddziaływaniem na środowisko.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej,

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje obciążenia istniejącej infrastruktury, obecnie znajduje się tam uzbrojenie w postaci sieci wodociągowej, energetycznej, telekomunikacyjnej. Planowana jest przebudowa wodociągu na długości 100 mb, położenie kabla energetycznego na długości ca 93 mb oraz budowę rury osłonowej na kablu telefonicznym na długości 146 mb przed wykonaniem drogi. Obecnie natężenie ruchu na przedmiotowej drodze wynosi 210 poj./dobę. Na etapie eksploatacyjnym przedsięwzięcia, oddziaływanie będzie ograniczone do minimum gdyż nie spowoduje fizycznych zmian na danym terenie. Podczas fazy budowy zasoby naturalne, które będą używane to woda i kruszywo. W czasie eksploatacji nie będą wykorzystywane żadne zasoby naturalne. Realizacja inwestycji nie będzie wymagać wykorzystania, zagospodarowania, bądź wytwarzania substancji, które mogłyby zaszkodzić środowisku.

Podczas realizacji przedsięwzięcia będą występować przekształcenia terenu wyłącznie w takim zakresie, jakim będzie to konieczne.

Krótkotrwałą uciążliwością związaną z inwestycją będzie wzrost hałasu czy też zanieczyszczenia powietrza, które ustąpią po zakończeniu budowy inwestycji.

Przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa prowadzonych prac, inwestycja nie będzie źródłem skażenia gleby lub wody.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

Realizacja inwestycji wiąże się głównie z oddziaływaniem na środowisko na etapie budowy, gdzie powstawać będą odpady, hałas związany z pracą maszyn i urządzeń oraz będzie zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Ponadto będą miały miejsce chwilowe utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią wraz zakończeniem budowy.

Realizacja inwestycji wpłynie na zmniejszenie emisji spalin, hałasu czy drgań poruszających się po drodze pojazdów, co zmniejszy oddziaływanie inwestycji na otoczenie. Wyprofilowanie rowów melioracyjnych pozwoli na uregulowanie gospodarki wodami opadowymi.

W fazie eksploatacji inwestycja nie będzie źródłem powstawania odpadów, nie będzie również oddziaływać na tereny chronione, w tym na obszar Natura 2000.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.

Na etapie realizacji inwestycji będą występować krótkotrwałe uciążliwości związane z emisją spalin, hałasu czy drgań w wyniku pracy maszyn budowlanych, które ustąpią po zakończeniu prac. W fazie tej wystąpią również przekształcenia terenu w zakresie niezbędnym dla realizacji inwestycji. Powstaną masy ziemne, które po zakończeniu inwestycji zostaną wykorzystane do rekultywacji terenu. Faza ta również nie będzie źródłem odpadów. Inwestycja ta pozwoli na znaczne zmniejszenie uciążliwości eksploatacyjnej drogi. Inwestycja może spowodować konieczność usunięcia niewielkiej zakrzewień i drzewostanu, na usunięcie, których inwestor jest zobowiązany uzyskać stosownie zezwolenie oraz wykonać nasadzenia rekompensujące.

.....