

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

dla przebudowy drogi gminnej Klamry – Nowawieś Chełmińska

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej Klamry – Nowawieś Chełmińska na długości 1,36 km od km zlokalizowanej w granicach pasa drogowego o szerokości od 7,5 do 10 m na działkach przeznaczonych pod drogi:

obręb Klamry nr 68/3 - własność Gminy Chełmno

obręb Nowawieś Chełmińska nr 247 i 249 - własność Gmina Chełmno

Istniejąca droga posiada nawierzchnię jezdni utwardzoną żużlem.

Odprowadzenie wód opadowych – powierzchniowo w pas drogowy.

Przebudowywany odcinek drogi jest etapem kończącym przebudowę drogi w miejscowości Klamry.

Parametry techniczne drogi po przebudowie:

- długość odcinka – 1,36 km
- klasa drogi – L
- kategoria ruchu – KR1
- prędkość projektowa – 30 km/godz.
- szerokość jezdni – 5,5 m
- szerokość umocnionych poboczy – 2x0,50 m
- szerokość poboczy gruntowych 2x0,75 m

Przebudowa drogi ma na celu:

1. Poprawić standard drogi i zapewnić dogodny dojazd do m. Chełmno i Grudziądz
2. Zapewnić dojazd drogą utwardzoną do posesji i przyległych pól
3. Poprzez ścinę poboczy i profilowanie skarp ureguluje odprowadzenie wód opadowych z pasa drogowego.
5. Poprawić bezpieczeństwo przez:
 - zmianę rodzaju nawierzchni na bitumiczną zapewniającą prawidłową przejezdność w każdych warunkach atmosferycznych
 - wykonanie barier odgradzających
 - wykonanie oznakowania pionowego i poziomego

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości:

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości pod przebudowę drogi wynosi około 1,2 ha.

Powierzchnia terenu objętego przedsięwzięciem obejmuje istniejący pas drogowy.

3. Rodzaj technologii

Przebudowa drogi obejmuje wykonanie robót drogowych:

3.1. Roboty ziemne:

- wykonanie koryta pod poszerzenia na odcinkach o szerokości jezdni 5,0 m,
- wykonanie profilowania istniejącego podłoża,
- uformowanie poboczy i skarp,

3.2. Roboty nawierzchniowe na jezdni:

- wykonanie dwóch warstw nawierzchni z MMA,
- skropienie między warstwowe emulsją asfaltową,
- wykonanie dolnej i górnej warstwy podbudowy z KŁSM,
- wykonanie warstwy odsączającej z piasku na poszerzeniach jezdni.

3.3. Wykonanie umocnionych poboczy – opasek z KŁSM

3.4. Roboty nawierzchniowe na zjazdach:

- wykonanie nawierzchni z MMA i powierzchniowego utwardzenia emulsją i grysami,
- wykonanie podbudowy z KŁSM.

3.5. Roboty wykończeniowe:

- plantowanie poboczy i skarp,
- ustawienie oznakowania pionowego.

4. Warianty przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi zostało usytuowane w istniejącym od dawna pasie drogowym.

Wybudowanie ciągu komunikacyjnego przewidziano w technologii ogólnie stosowanej w otoczeniu.

Zmianę rodzaju nawierzchni na bitumiczną można traktować jako wariant chroniący środowisko – obniża emisję spalin z pojazdów poruszających się po drodze oraz eliminuje emisję pyłów powstających na nawierzchniach z kruszywa i nawierzchniach gruntowych. Zmniejszony również będzie poziom hałasu.

Innych wariantów przedsięwzięcia chroniących środowisko nie przewiduje się.

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

Przewiduje się wykorzystanie materiałów i wody w ilościach niezbędnych - wynikających ze zużycia związanego z technologią robót.

Założona technologia przewiduje wbudowanie surowców:

- pochodzenia naturalnego – kruszyw
- asfaltu pobieranego z rafinerii i wbudowywanego jako składnik mieszanki mineralno-bitumicznej
- zużycia wody z wodociągu do skrapiania podbudowy i nawierzchni
- zużycia oleju napędowego do maszyn budowlanych.

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Przedsięwzięcie polega na poprawieniu standardu przejezdności po istniejącej drodze przez ułożenie nowej nawierzchni z betonu asfaltowego. Wpłynie ona zmniejszenie poziomu hałasu i ograniczy do minimum emisję pyłów powstających przy poruszaniu się pojazdów po nawierzchni tłuczniowej i gruntowej.

W trakcie prowadzenia robót nie wystąpią czynniki mające negatywny lub szkodliwy wpływ na środowisko – poziom hałasu maszyn i sprzętu stosowanego na budowie nie będzie przekraczał natężeń dopuszczalnych i będzie krótkotrwały a zastosowane materiały będą posiadały certyfikaty zgodne z normami.

Nie wystąpi po przebudowie znaczny wzrost ruchu samochodów który wymagałby wykonania ekranów osłonowych ograniczający poziom hałasu oraz emisji spalin.

Brak potwierdzonych danych o występowaniu chronionych gatunków zwierząt i roślin.

Poza usunięciem niewielkich zakrzaczeń nie planuje się wycinki drzew.

Biorąc pod uwagę w/w elementy założono, że nie występuje potrzeba przedstawienia zastosowania indywidualnych rozwiązań chroniących środowisko.

7. Rodzaj i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

7.1. Ilość i sposób odprowadzanych ścieków socjalno-bytowych – nie dotyczy

7.2. Ilość i sposób odprowadzanych ścieków technologicznych – nie dotyczy

7.3. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych – projektuje się odprowadzenie wód opadowych w pas drogowy bez ingerencji w grunty przyległe do drogi.

7.4. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami – nie dotyczy.

W czasie eksploatacji drogi mogą wystąpić przypadkowe zanieczyszczenia stałe na jezdni – będą one usuwane przez służbę drogową.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Usytuowanie przedsięwzięcia nie ma wpływu na środowisko o transgranicznym charakterze.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody:

Przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Chełmińskiego Parku Krajobrazowego.

- 10.** Na etapie planowania nie można jednoznacznie określić czy planowane przedsięwzięcie będzie finansowane ze środków unijnych a o ich przyznaniu decydują określone kryteria. Ostateczną decyzję podejmuje komisja rozpatrująca wnioski złożone przez gminę.

INSPEKTOR
mgr Jerzy Kensik



RBG.271.2.7.2011.JK

Chełmno, dnia 30.07.2015 r.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Bydgoszczy
ul. Dworcowa 81
85-009 Bydgoszcz**

W odpowiedzi na pismo nr WOO.4240.373.2015.DM z dnia 14 lipca 2015 roku (data wpływu 20.07.2015 r.) w sprawie opinii dotyczącej oddziaływania na środowisko planowanej przebudowy drogi gminnej Klamry – Nowawieś Chełmińska wyjaśniam:

- 1 i 2. W zasięgu planowanej inwestycji nie występują zbiorniki wodne - stawy, bagna mogące być siedliskiem dla płazów. Nie stwierdzono migracji płazów w pobliżu drogi w czasie prowadzenia robót utrzymaniowych na drodze. Roboty wykonywane są w każdym roku - min. 2x w roku.
W dniach 22 lipca br. dokonano wizji lokalnej oraz dodatkowo przeprowadzono wywiad z mieszkańcami posiadającymi posesje zlokalizowane przy drodze. - potwierdza się brak migracji płazów.
Nie istnieje więc potrzeba wykonywania działań zabezpieczających - m.in. ustawiania wygrodzeń terenu objętego robotami drogowymi.
3. Na całej długości przebudowywanego odcinka znajduje się jeden przepust pod drogą wykonany z rur betonowych. Przepust znajduje się na cieku - rowie o znaczeniu lokalnym - zbierającym wodę z pól w okresach długotrwałych i intensywnych opadów. Obecnie ciek - rów jest suchy. Nie jest planowana przebudowa przepustu. Przepust pod drogą jest drożny - zamulenie ok. 20%. Zarówno w przepuście oraz w rowie nie stwierdzono występowania płazów.
4. Planowana wycinka krzewów będzie obejmowała lilak pospolity znajdujący się przy ogrodzeniach posesji a obecnie wrastający w pas drogowy. Planuje się wycinkę lilaku na 3 odcinkach o łącznej długości ok. 80 m. Krzewy nie są siedliskiem dla ptaków.
5. Nie możemy podać lokalizacji zaplecza budowlanego na czas prowadzenia robót – miejsce ustala wykonawca robót wyłoniony w przetargu.
6. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na klimat i środowisko zarówno w czasie prowadzenia robót w czasie budowy oraz po jej przebudowie. Sprzęt jaki może stosować wykonawca musi spełniać normy związane z emisją spalin i poziomem hałasu. Materiały zastosowane na przebudowie drogi – kruszywa, masa mineralno-asfaltowa, będą spełniały wymagania obowiązujących

norm. Pochodzenie materiałów - naturalne.

Po przebudowie nie wystąpi zmiana w natężeniu ruchu pojazdów. Droga ma znaczenie lokalne i stanowi dojazd do pól i posesji znajdujących się przy drodze. Poprawi się przejezdność, zmniejszy emisja spalin i poziom hałasu.

Z poważaniem:

Otrzymują :

1. Adresat
2. a/a


mgr inż. Krzysztof Wypij