

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Lokalizacja inwestycji :

Przebudowa drogi powiatowej nr 1775 S Pradła-Siedliszowice-Solca Etap I Pradła-Siedliszowice " realizowana na działkach o nr ewid.:

Obręb: 0014 Pradła

dr-2001, 2022, 2024, 2025, 2026, 2030, 2042, dr-1808, 2023, 2031, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041.

Obręb: 0017 Siedliszowice

dr-15, dr-59, dr-140, dr-156, dr-149/2, 154, 155/2, dr-258, dr-183, 630, dr-629, dr-570/2, 505, dr-277, 796/4, dr-279/3, 284/1, dr-290, 331/1, 332, 333, 334, 335, 336/1, 337/1, 337/2, 338, 339, 340, 344, 345, 346, 347, 348, 349/1, 349/2, 329/2, 329/1, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 478, 477, 476, 475, 474, 473, 472, 471, 141, 142, 143, 144/1, 144/2, 145, 146, 147, 148, 149/3, 150/1, 151, 152, 153, 497, 498, 499, 502, 503, 571, 1/12, dr-2, 3/1, 4, 5, 10, dr-13, 12, 66, 67, 68, 69, 71, dr-122, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, dr-139, 157, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 182, 184.

Inwestycja realizowana będzie w oparciu o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID)

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

Inwestycja zlokalizowana jest w zachodniej części miejscowości Pradła oraz w miejscowości Siedliszowice we wschodniej części gminy Kroczyce.

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej przebiegającej od drogi wojewódzkiej nr 794 relacji Pilica-Pradła- Koniecpol przez obrzeża m-ści Pradła, a dalej przez miejscowość Siedliszowice do Siedliszowic Wieś Górna.

Droga ta obsługuje teren głównie zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej umożliwiając dojazd do zabudowań po obu stronach drogi jak i do pól uprawnych przy niej położonych.

Zakres inwestycji obejmuje przebudowę drogi na długości 3215 m z wymianą całej konstrukcji jezdni o szerokości 6,00 -5,50 m, z budową ścieżki rowerowej szer. 3,00 m na długości 2221 m oraz poboczami utwardzonymi szer. 1,00 m na pozostałej długości. Na odcinku 671 m zaprojektowano kanalizację deszczową z rur PVC o średnicy 315-600 mm z odprowadzeniem do dwóch projektowanych zbiorników chłonna-odparowujących i istniejącej sadzawki. Część wód opadowych (wzdłuż ścieżki , gdzie nie zaprojektowano kanalizacji) będzie odprowadzana do studni chłonnych.

Powierzchnia jezdni wyniesie 20480,30 m², powierzchnia ścieżki pieszo-rowerowej-6674,08 m², powierzchnia utwardzonych poboczy tłuczniem -3035,50m², powierzchnia utwardzonych poboczy z powierzchniowym utrwaleniem-254,90 m², powierzchnia zjazdów na posesje o nawierzchni z kostki betonowej-865,80 m². Nie zachodzi konieczność przebudowy sieci wodociągowej, natomiast będą przebudowywane 2 słupy linii energetycznej napowietrznej (przesunięcie o około 2m za ścieżkę) i przebudowa słupów sieci napowietrznej telekomunikacyjnej kolidujących z poszerzeniem jezdni (6 szt).

Planowane przedsięwzięcie jest zgodne z zapisami w planie zagospodarowania przestrzennego Gminy Kroczyce. Projektowana droga oznaczona jest w planie symbolem KDZ (droga zbiorcza) na długości 2935,00 m i KDL (droga lokalna) na długości 280,00m Obsługuje głównie tereny oznaczone MN (zabudowa jednorodzinna) i R (tereny rolne) oraz na krótkim odcinku MU (tereny usług).

Inwestycja znajduje się w terenie otuliny Parku Krajobrazowego „Orlich Gniazd”.

W punkcie tym należy wskazać na rodzaj przedsięwzięcia zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839). Jego podstawowe parametry techniczne (wymiary, średnice, moc itp.), a także usytuowanie (np. względem istniejącej zabudowy).

3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną ze szczególnym uwzględnieniem gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną.

Powierzchnia terenu (pasa drogowego) zajmowanego przez inwestycję będzie wynosić ok. 3,25 ha. Obecnie jest to teren drogi dojazdowej o nawierzchni asfaltowej z pobocznymi gruntowymi bez rowów przydrożnych z utwardzonymi i nieutwardzonymi zjazdami na posesje zabudowane i działki rolne. Szatę roślinną stanowią drzewa wzdłuż korony drogi, trawa porastająca pobocza.

Projektowana inwestycja obejmuje ten sam obszar. Istniejąca konstrukcja jezdni zostanie wymieniona przy poszerzeniu szerokości jezdni do 6,00m, na odcinku drogi DKL do 5,50m, utwardzone zostaną pobocza szerokości 1,0 m i wszystkie zjazdy. Zachodzi konieczność wycinki drzew i krzewów kolidujących ze ścieżką pieszo-rowerową oraz poszerzeniem drogi.

Planuje się wyciąć 73 szt drzew, przeważnie klonów zwyczajnych rosnących bardzo blisko istniejącej nawierzchni.

W punkcie tym należy m.in. podać gabaryty planowanych obiektów budowlanych wraz ze wskazaniem jaki procent powierzchni działki zostanie wykluczony z powierzchni biologicznie czynnej (zabudowany). Ponadto wskazane jest także porównanie dotychczasowego użytkowania terenu z planowanym jego zagospodarowaniem. Należy opisać też szatę roślinną w granicach nieruchomości, a także wskazać, czy w ramach prowadzonych prac planuje się zniszczenie szaty roślinnej (np. wycinki drzew – jakich, ile, na jakiej powierzchni itp.)

4. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności):

Projektowana droga będzie mieć jak dotychczas nawierzchnię z betonu asfaltowego oraz pobocza tłuczniowe. Dodatkowo zaprojektowano ścieżkę rowerową o nawierzchni z betonu asfaltowego i zjazdy na posesje z kostki brukowej.

Projektowana technologia przebudowy drogi przewiduje:

- frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej na grubość 7 cm - 16779 m²,
- rozebranie istniejącej podbudowy tłuczniowej jezdni, zmieszanie jej z cementem i emulsja asfaltową i ponowne zabudowanie (MCE) o grub. 20 cm – 19278 m²,
- pogłębienie i poszerzenie koryta pod jezdnię, pobocza, ścieżkę rowerową i zjazdy–13089 m²,
- stabilizację podłoża gruntowego przez wymieszanie z cementem na grubość 20 cm na odcinku o słabej nośności podłoża – 2350 m²,
- wykonanie podbudowy pomocniczej zjazdów z tłuczni kamienno-gr. 20 cm–886 m²,
- wykonanie podbudowy zasadniczej jezdni z mieszanki mineralno-bitumicznej gr. 7 cm–20500 m²,
- wykonanie warstwy wiążącej jezdni z mieszanki mineralno-bitumicznej gr. 5 cm –20480 m²,
- wykonanie warstwy ścieralnej jezdni z mieszanki mineralno-bitumicznej gr. 5 cm –20480 m²,
- wykonanie podbudowy pomocniczej pod ścieżkę z tłuczni kamienno-gr. 20 cm–6674 m²,
- wykonanie nawierzchni ścieżki rowerowej z mieszanki mineralno-bitumicznej gr. 5 cm –6674 m²,
- wykonanie nawierzchni zjazdów z kostki brukowej gr 8 cm – 866 m²,
- wykonanie poboczy utwardzonych tłuczniowych gr. 12 cm – 3036 m²
- wykonanie poboczy utwardzonych tłuczniowych z powierzchniowym utrwaleniem gr. 12 cm – 255 m²
- wykonanie poboczy z kostki brukowej gr. 8 cm – 265 m²

W punkcie tym należy opisać technologię, jaka zostanie zastosowana do realizacji przedsięwzięcia, ilość, rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń. Dotyczy on tylko niektórych przedsięwzięć (instalacji).

5. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Nie planuje się innych wariantów przedsięwzięcia.

W punkcie tym należy przedstawić informacje o ewentualnych wariantach planowanego przedsięwzięcia. Porównanie ekologicznych skutków inwestycji z sytuacją, która miałaby miejsce gdyby inwestycji nie planowano. Wariantowanie może dotyczyć aspektów lokalizacyjnych, rodzajów technologii, rozwiązań technicznych, itp., przy czym musi być jasne, które z tych rozwiązań są przedmiotem wniosku.

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

Tylko na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi: 830 m³

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi:

- cement – 780 t
- emulsja asfaltowa – 40,5 t
- tłużeń-kruszywo łamane- 8136 t
- beton asfaltowy i mieszanki mineralno-asfaltowe – 6190+834 t=7024 t

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: 48,7 t

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną: ----- kWh
- ciepłą: ---- kWh

Informacje tu zawarte będą wynikały zarówno z przyjętej technologii i zaprojektowanej zdolności produkcyjnej, jak również z uzgodnień zawartych pomiędzy wnioskodawcą a zakładem energetycznym, wodociągami, itp. wskazane jest, aby szczegółowość tych danych była na poziomie założeń do projektu budowlanego lub innej dokumentacji technicznej (operatu wodnoprawnego, projektu prac geologiczno - górniczych itp.)

7. Rozwiązania chroniące środowisko

Omawiane przedsięwzięcie, planowane do realizacji w miejscowości Siedliszowice, zlokalizowane jest na terenie dorzecza Wisły w Regionie Wodnym Środkowej Wisły.

Wody opadowe z drogi gminnej spływały będą na pobocza i przyległy teren, a zatem do ziemi w myśl ustawy Prawo wodne.

Na podstawie Planu Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z 2016 r. poz. 1911) inwestycja zlokalizowana jest w obrębie:

- Jednolitej Części Wód Powierzchniowych – JCWP PLRW2000200072541449 – Krztynia do Białki
- Jednolitej Części Wód Podziemnych - JCWPd PLGW2000113.

Ocena stanu Jednolitych Części Wód:

- JCWP PLRW200072541449 – Krztynia do Białki
naturalna, niemonitorowana
aktualny stan lub potencjał – dobry
- JCWPd PLGW2000113
monitorowana,
stan ilościowy – dobry
stan chemiczny : dobry
ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych: niezagrażona

Cele środowiskowe dla JCW

- JCWP PLRW200072541449 - Krztynia do Białki
dobry stan ekologiczny, dobry stan chemiczny
- JCWPd PLGW2000113
dobry stan chemiczny, dobry stan ilościowy

Teren planowanej inwestycji znajduje się w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych – Ziornik Częstochowa (E) o nr 326, jednakże ze względu na charakterystykę inwestycji , jej cechy oraz zabezpieczenia techniczne , inwestycja ta nie będzie negatywnie oddziaływać na wody podziemne.

Po przanalizowaniu możliwego wpływu inwestycji na jednolite części wód można stwierdzić, iż brak jest przesłanek wskazujących na możliwość negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na osiągnięcie celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych, w obrębie których zlokalizowana jest inwestycja.

Wody opadowe z dróg gminnych nie stanowią zagrożenia dla ziemi, wód gruntowych ani powierzchniowych, ponieważ w myśl z § 17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311) Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1, mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 75a ustawy

z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, bez oczyszczania. Droga gminna zalicza się do tej kategorii i wody opadowe z jej powierzchni nie będą wprowadzane bezpośrednio do wód podziemnych.

Nie projektuje się urządzeń ochrony środowiska, ponieważ inwestycja nie pogorszy standardów jakości środowiska. Ruch na drodze jest wręcz znikomy nie będą więc przekroczone normy hałasu komunikacyjnego, Obecne pobocza gruntowe zastąpione zostaną poboczami utwardzonymi co wyeliminuje pylenie, a wody opadowe z jezdni drogi gminnej odprowadzane do ziemi nie stanowią zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

Na etapie realizacji inwestycji nie przewiduje się lokalizacji bazy materiałowo-sprzętowej. Wszystkie materiały będą dostarczane na bieżąco i bezpośrednio wbudowywane. Na terenie budowy pozostawiany będzie tylko sprzęt który wymaga transportu tzn. 1 lub 2 koparko-spycharki, równiarka, 2 walce drogowe, rozkładarka mas bitumicznych, przy czym jednocześnie na budowie będą 2-3 jednostki sprzętowe. Sprzęt pozostawiany będzie bezpośrednio w pasie drogowym lub na sąsiednich posesjach jeżeli wykonawca robót porozumie się w tej sprawie z właścicielami przyległych do drogi posesji. Tankowanie paliwem odbywać się będzie bezpośrednio z dojeżdżającej cysterny lub z reguły z kanistrów. Prawdopodobieństwo zanieczyszczenia ziemi paliwem lub olejami jest znikome i nie większe niż w przeciętnym gospodarstwie rolnym wzdłuż projektowanej drogi.

Standardowo dzień roboczy trwa od godz. 7,00 do 16,00 przez 5 dni w tygodniu, stąd uciążliwość akustyczna dla najbliższej zabudowy mieszkaniowej ograniczy się do tych godzin. Całość inwestycji nie będzie trwać dłużej niż 3 miesiące.

Emisja pyłów w trakcie budowy będzie znikoma, ponieważ kruszywa transportowane są pod plandekami, a wbudowywane są ze zraszaniem wodą. Również mieszanie cementu z gruntem podczas jego stabilizacji odbywa się w osłonie recyklera ze zraszaniem wodą. Na chwilę obecną nie wydaje się, aby zachodziła konieczność zabezpieczenia istniejącego drzewostanu nie przeznaczonego do wycinki przed uszkodzeniami mechanicznymi. Gdyby jednak zaszła taka potrzeba, to pnie drzew zostaną obłożone deskami i okręcone drutem. Zabezpieczenie to zostanie rozebrane po minięciu niebezpieczeństwa uszkodzenia.

Teren inwestycji w trakcie realizacji nie będzie ogrodzony, a głębokość wykopów nie będzie przekraczać 0,4 m stąd zwierzęta, które przez przypadek przedostaną się na teren inwestycji będą mogły ją swobodnie opuścić. Nie zachodzi obawa utknięcia zwierzyny w głębokich wykopach, z których nie będą mogły samodzielnie się wydostać.

Należy tu wskazać w szczególności działania, rozwiązania techniczne czy technologiczne, których zastosowanie ma zapewnić, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia nie przekroczy standardów jakości środowiska poza granicami terenu, do którego posiada tytuł prawny inwestor lub nie spowoduje uciążliwości, tam gdzie tych standardów nie ustalono (np. w przypadku odorów).

Rozwiązania te muszą być spójne z założeniami projektu budowlanego (lub innych dokumentów, jak operaty wodnoprawne). Oznacza to, że rozwiązania takie jak osłony przeciwhałasowe, wentylacja, elektrofiltry, instalacje do odsiarczania, odazotowania spalin, separatory, osadniki, hermetyzacja obiektu, itp. zostaną tu wymienione, jeśli urządzenie, instalacje czy technologia, która zostaną zastosowane (wskazane później w projekcie budowlanym) może powodować ponadnormatywne oddziaływanie na środowisko (w przypadku hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód czy pól elektromagnetycznych)

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

Na etapie realizacji przedsięwzięcia.

W fazie budowy wystąpią następujące oddziaływania na środowisko:

-zachodzi możliwość zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi w wyniku wycieków z maszyn budowlanych i taboru samochodowego.

-zanieczyszczenia atmosfery (emisja pyłu) związane z pracą maszyn sprzętu drogowego i wykonywaniem prac ziemnych

-hałas powodowany pracą sprzętu budowlanego

Uciążliwości związane z fazą budowy będą miały charakter krótkotrwały i zakończą się razem z zakończeniem prac budowlanych.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

- odprowadzenie wody deszczowej do gruntu - ok. 486,6 l/s z jezdni, ścieżki i poboczy w czasie intensywnych opadów.

Projektowana inwestycja nie wprowadzi do środowiska żadnych substancji, które zgodnie z ustawą o ochronie środowiska mogłyby znacząco wpłynąć na środowisko tj.

- nie będzie wytwarzać pyłów mogących zanieczyszczać powietrze
- nie będzie wytwarzać nadmiernego hałasu
- nie będzie wpływać ujemnie na faunę i florę

.....
W punkcie tym należy określić:

- ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych,
- ilość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowe,
- ilość i sposób odprowadzania wód opadowych z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych (parkingi, drogi, itp.),
- rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami (segregacja, gromadzenie w szczelnych pojemnikach, itp),
- ilość, rodzaje zainstalowanych i planowanych urządzeń emitujących hałas,
- zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwość.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

nie występuje

.....

Punkt ten wypełnia się tylko wtedy, gdy zgodnie z Konwencją o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym (Dz. U. z 1999r. Nr 96 poz. 1110) i art.108 -112 ustawy o oś zachodzą przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje oddziaływania na obszary NATURA 2000. Najbliższe obszary NATURA 2000 to PLH240034 -Buczyny w Szypowicach i Las Niwiński w odległości około 1,7 km, PLH240032 Ostoja Kroczycka w odległości około 6,2 km oraz PLH240033 Źródła Rajecznicy w odległości około 4,6 km. Całość inwestycji mieści się w granicach otuliny parku krajobrazowego „Orlich Gniazd” do którego odległość wynosi 4,8 km. Rezerwaty: Góra Zborów w odległości 7,5 m, Kempina w odległości ok.5 km

W punkcie tym należy odnieść się do wszystkich form ochrony przyrody (parki narodowe, rezerwaty, parki krajobrazowe, pomniki przyrody, obszary Natura 2000, itp.), które znajdują się w pobliżu planowanego przedsięwzięcia lub mogą zostać narażone na jego oddziaływanie. W przypadku obszarów Natura 2000 zawsze należy wskazać odległość, w której znajdują się najbliższe obszary Natura 2000, a tam, gdzie jest to uzasadnione (np. zagrożeniami) miejsca występowania siedlisk i gatunków chronionych w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Ponadto, w przypadku braku możliwości wystąpienia oddziaływania na obszary Natura 2000 zawsze należy ten fakt uzasadnić.

11. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

nie dotyczy

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

Droga wojewódzka 794 na odcinku Pilica - Pradła

.....

13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

nie przewiduje się

.....

14. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

W fazie realizacji powstaną odpady frezowania nawierzchni istniejącej jezdni w ilości 920 m³, które wykorzystane zostaną na miejscu do utwardzenia poboczy. Tłuczeń z rozbieranej podbudowy w ilości 3644 m³ zostanie ponownie wykorzystany do mieszanki MCE i wbudowany w podbudowę. Namiar gruntu z koryta jezdni w ilości 2617 m³ zostanie złożony w miejscu wskazanym przez inwestora, a następnie zostanie wykorzystany przez niego do wyrównywania terenu i do budowy nasypów przy przebudowie innych dróg gminnych.

15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

nie występują

.....

- z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzonych na podstawie odrębnych przepisów.