

Karta informacyjna przedsięwzięcia sporządzona na podstawie art. 3 punkt 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.

1.1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowym przedsięwzięciem jest przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 733 w km 23+130 z drogą wojewódzką nr 744 w km 7+840 oraz drogą powiatową 3540W w miejscowości Parznice. Przedmiotowy obiekt zlokalizowany jest w powiecie radomskim województwa mazowieckiego.

Zakres prac przewidzianych dla przedmiotowej inwestycji obejmuje:

- przebudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 733 z drogą wojewódzką nr 744 i drogą powiatową nr 3540W w m. Parznice,
- budowę zatok autobusowych wraz z peronami przystankowymi,
- budowę placu do zawracania – do obsługi autobusów szkolnych,
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych odcinków chodnika,
- przebudowę istniejącego systemu odwodnienia (rowy otwarte i rowy kryte),
- przebudowę istniejących przepustów drogowych,
- przebudowę zjazdów indywidualnych wraz z przepustami pod nimi,
- budowę oświetlenia drogowego,
- budowę odcinków kanalizacji deszczowej,
- lokalną korektę przebiegu koryta rzeki Kobylanka,
- przebudowę istniejącej sieci infrastruktury technicznej kolidującej z przedmiotową inwestycją, która wykonana zostanie na podstawie uzyskanych warunków technicznych otrzymanych od Właścicieli sieci,
- przebudowę istniejących ogrodzeń kolidujących z inwestycją,
- wycinkę istniejącej zieleni kolidującej z inwestycją, która szczegółowo określona zostanie na podstawie inwentaryzacji,

Powyższe prace **wymagają** wytyczenia pasa drogowego.

UWAGA! Zakres obszaru obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie pokazany na kopii mapy ewidencyjnej, na dalszym etapie uszczegóławiania dokumentacji projektowej może nieznacznie ulec zmniejszeniu.

1.2. Powierzchnia zajmowana przez obiekt budowlany oraz dotychczasowy sposób jego wykorzystywania i pokrycia szatą roślinną

Planowana powierzchnia zajmowana przez przebudowę i budowę: skrzyżowań, chodników, zatok autobusowych, placu do zawracania oraz innych elementów znajdujących się w zakresie opracowania wynosić będzie ok. 6000m² (w tym m.in. jezdnia ok. 4300m², chodniki ok. 800m²).

Tereny, na których projektowane są elementy wymienione w punkcie 1.1 **nie przebiegają** przez Europejską Sieć Obszarów Natura 2000.

1.3. Rodzaj technologii

Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska. Polegać one będą na częściowo ręcznej (np. w pobliżu infrastruktury technicznej), a częściowo mechanicznej rozbiórce istniejących nawierzchni, oraz ułożeniu nowych warstw konstrukcyjnych nawierzchni (nawierzchnia bitumiczna na jezdni, nawierzchnia z betonowej kostki brukowej na chodnikach, zatokach autobusowych i placu do zawracania).

1.4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Na etapie opracowania koncepcji dla przebudowy przedmiotowego skrzyżowania analizowane były różne warianty co do rozwiązań głównie w zakresie geometrii tarczy skrzyżowania, oraz lokalizacji i geometrii placu do zawracania. Do dalszych prac projektowych przyjęto rozwiązanie, które stanowi optymalne połączenie funkcjonalności projektowanych elementów z jednoczesnym zapewnieniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa zarówno ruchu pieszego jak i kołowego.

1.5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii

Przewidywana inwestycja w związku z projektowanym oświetleniem drogowym zarówno w okresie realizacji jak i w okresie eksploatacji wymaga zapotrzebowania w energię, surowce i inne dodatkowe materiały. Na obecnym etapie, przed ostatecznym wykonaniem projektu wykonawczego, nie są znane przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji i późniejszej eksploatacji. Ponadto ilości te zależne będą również pośrednio od przyszłego Wykonawcy robót (m.in. od sprzętu technicznego jakiego będzie używał).

1.6. Rozwiązania chroniące środowisko

Realizacja przedmiotowej inwestycji polegającej na przebudowie skrzyżowania, budowie zatok autobusowych, placu do zawracania, odcinków chodnika oraz wykonaniu innych prac szczegółowo wymienionych w punkcie 1.1. nie wprowadza elementów, które mogłyby niekorzystnie oddziaływać na środowisko. Budowa zatok autobusowych, placu do zawracania oraz odcinków chodnika pozwoli uporządkować ruch pieszych, umożliwi ich bezpieczne poruszanie się w rejonie przedmiotowego skrzyżowania, szczególnie jeśli chodzi o dowóz autobusami dzieci do szkoły (gimnazjum).

Ponadto, ze względu na charakter inwestycji nie powinny występować również niekorzystne oddziaływania w zakresie wód powierzchniowych.

1.7. Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Planowane przedsięwzięcie będzie miało niewielki wpływ na środowisko w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Niekorzystne oddziaływania, jakie mogą wystąpić zarówno w okresie realizacji przedsięwzięcia, jak i późniejszej eksploatacji to hałas (norma to 60dB w dzień i 50dB w nocy) i zanieczyszczenia powietrza nie przekraczające dopuszczalnych norm. Emisje tego typu w fazie budowy mają charakter punktowy (pojedyncze maszyny) i okresowy (czas trwania budowy). Emitowany hałas jest uciążliwy, szczególnie dla Wykonawcy robót. Występując lokalnie w miejscu budowy jego uciążliwość może być odczuwalna w strefie zabudowy mieszkalnej. Dlatego prace budowlane w pobliżu zabudowy mieszkalnej należy prowadzić tylko w porze dnia (od godziny 6:00 do godziny 22:00). W fazie budowy powstawać będą odpady z prac rozbiórkowych istniejących obiektów budowlanych, robót ziemnych, układania nawierzchni drogi, usuwania istniejących nawierzchni. Powstające odpady zaliczane są wg katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, zgodnie z § 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów. Powstające odpady będą w odpowiedni sposób zagospodarowane lub poddane utylizacji (unieszkodliwieniu) zgodnie z Ustawą o Odpadach.

W fazie eksploatacji podstawowymi zanieczyszczeniami charakterystycznymi w komunikacji samochodowej są: tlenki azotu (NO_x), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO_2), powstające podczas spalania paliw w silnikach, pary ołowiu, tlenki siarki (SO_x), z przewagą dwutlenku siarki (SO_2), powstające podczas spalania oleju napędowego. Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak: rodzaj spalanej paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan

techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, pochylenie niwelety. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obarczone są pewnymi błędami. Ruch drogowy stanowi złożone, liniowe źródło emisji hałasu ze względu na znaczną ilość i charakter równocześnie działających źródeł punktowych (w funkcji czasu). Emituje on hałas ciągły o zmiennych wartościach poziomu dźwięku. Z tego powodu bez pomiarów hałasu brak jest możliwości określenia klimatu akustycznego wokół planowanej inwestycji. Można się jednak spodziewać, że w przyległej zabudowie nie zwiększy się poziom hałasu w stosunku do stanu istniejącego, stąd nie przewiduje się budowy ekranów akustycznych.

Ilość i rodzaj zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji dróg warunkuje szereg czynników. Najważniejszymi są: natężenie ruchu i jego rodzaj oraz kategoria drogi, przy czym w największym stopniu ilość i rodzaj odprowadzanych z dróg zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu. W trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Przewiduje się natomiast występowanie typowych odpadów komunalnych (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale), które powstają w wyniku użytkowania drogi, w szczególności – wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów oraz odpady związane z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe skrzyżowanie istnieje, wszystkie zanieczyszczenia, o którym mowa powyżej na dzień dzisiejszy występują i są typowe dla terenów przylegających do szlaków komunikacyjnych.

Ewentualne inne niekorzystne oddziaływania będą w minimalnym stopniu wpływały na środowisko otoczenia projektowanych elementów.

1.8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach przygranicznych, w związku z tym brak jest oddziaływania na środowisko terenów innego kraju.

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

Nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie to mogło mieć istotne negatywne oddziaływanie na obszar sieci Natura 2000 oraz na obszary chronione prawem polskim. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest kilkanaście kilometrów od Obszaru Chronionego Krajobrazu Iłża - Makowiec.