

Informacja o planowanym przedsięwzięciu

Budowa drogi gminnej Nr 107411 L Czołna – Wola Czołnowska

1. Skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowanym przedsięwzięciem jest budowa drogi gminnej o całkowitej długości 1,401 km na terenie gminy Baranów w miejscowościach Czołna i Wola Czołnowska. Początek projektowanego odcinka drogi (od km 0 + 002,50 do km 1 = 401) znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2515 L Baranów – Kotliny – Mała Kłoda w m. Czołna, a koniec odcinka znajduje się na skrzyżowaniu z drogą gminną w m. Wola Czołnowska.

Droga jest drogą gminną o Nr 107411 L o nawierzchni żuźlowej o szerokości 6,00 m w Czołnie i o szerokości 12,00 m w Woli Czołnowskiej.

W pasie drogowym występuje uzbrojenie terenu takie jak: napowietrzna linia energetyczna, wodociąg, kable telefoniczne.

2. Powierzchnia zajmowanych nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną:

Przedsięwzięcie jest inwestycją liniową i nie będzie powodować trwałych zmian w użytkowaniu terenu.

3. Rodzaj technologii:

a) w drodze:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- warstwa podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem
- warstwa odsączająca z piasku

Konstrukcja nawierzchni w krawężniku betonowym na ławie betonowej z oporem i podsypce cementowo-piaskowej. Pobocze ziemne.

b) na zjazdach do gospodarstw - strona lewa

- nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej na podsypce cementowo – piaskowej
- warstwa podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem z betoniarki

- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego

Zjazdy do posesji w obrzeżach betonowych na podsypce cementowo – piaskowej

c) na zjazdach do gospodarstw – strona prawa

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- warstwa podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem
- warstwa odsączająca z piasku

d) na chodniku

- nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej na podsypce cementowo – piaskowej
- warstwa podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem z betoniarki
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego

Chodnik od strony jezdni w krawężniku betonowym a od strony zieleńca w obrzeżu betonowym.

4. Warianty przedsięwzięcia:

Na etapie projektowania nie rozważane były rozwiązania alternatywne.

5. Przewidywane ilości wykorzystanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Na budowie będzie wykorzystana woda do zagęszczenia warstw konstrukcyjnych. Piasek do podbudowy, podsypek i warstw odsączających będzie pochodził z pobliskiej kopalni. Masy bitumiczne dostarczone zostaną z wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych na bazie wykonawcy robót.

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Projektowana inwestycja ma na celu poprawienie stanu środowiska naturalnego. Wykonanie nowej drogi poprawi jakość powietrza atmosferycznego na posesjach zlokalizowanych przy drodze oraz poprawi ogólne warunki transportu. Budowa drogi, to wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Obecna pyłująca nawierzchnia drogi ma bardzo niekorzystny wpływ na samopoczucie i zdrowie mieszkańców mających swoje domy przy drodze.

Zostanie w znacznym stopniu ograniczony hałas pochodzący od uderzeń pojazdów samochodowych na nierównościach w drodze. Wykonanie humusowania i zasianie traw w pasie drogowym (zieleni) stanie się przyjazne dla otoczenia.

Planowana inwestycja w sposób znaczący poprawi stan środowiska.

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

Planowana inwestycja nie powoduje wprowadzenia do środowiska dodatkowych substancji. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo i przechwytywane przez projektowane rowy i przepusty.

8. Możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko:

Nie dotyczy.

9. Obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdującej się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

Nie dotyczy.