

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA



TYTUŁ ZADANIA:

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

Spis treści

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.....	3
2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.....	4
3. Rodzaj technologii	10
4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia	17
5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii.....	21
6. Rozwiązania chroniące środowisko	21
7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko	24
8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	25
9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. O ochronie przyrody (dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia	25
10. Załączniki	26

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji celu publicznego, którego Inwestorem jest Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ubiegającej się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest:

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263
na odcinku od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397), planowana inwestycja nie należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obligatoryjnie jest wymagane sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko. Natomiast należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

Z uwagi na to, iż analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 263 prowadzi przez tereny zamknięte (w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne), zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) o udostępnianiu informacji o środowisku (...), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, do którego przekazana została niniejsza karta.

Planowany do przebudowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 263 zlokalizowany jest w centralnej części województwa wielkopolskiego, w powiecie kolskim w gminie Kłodawa, Dąbie i Olszówka. Początek inwestycji znajduje się na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 92 w m. Kłodawa w km 83+316 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 473 m. Dąbie km ok. 102+752. Na większości projektowanego odcinka droga przebiega po terenie płaskim o rzędnych w granicach 100 – 130 m. n.p.m. Lokalne obniżenia terenu występują w sąsiedztwie cieków powierzchniowych.

Droga przebiega przez miejscowości Kłodawa (od początku trasy do km. 84+493), Cząstków (od km 84+513 do km 86+190), Krzewata (od km 87+151 do km 87+930), Głębokie (od km 89+426 do km 92+217), Drzewce (od km 93+848 do km 96+062), Tarnówka (od km 98+044 do km 100+185), Dąbie (od km 101+156 do końca planowanej inwestycji). Tereny zabudowane występują na odcinkach: od km 83+316 do km 84+428, od km 87+170 do km 87+905, od km 94+011 do km 102+644. Na odcinkach niezabudowanych na zdecydowanej większości występują tereny gruntów ornych oraz tereny leśne.

Do podstawowych celów inwestycji należą:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych,
- eliminacja utrudnień w ruchu lokalnym,

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

- polepszenie warunków ruchowych na drogach wojewódzkich województwa wielkopolskiego,
- podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych przy drodze.

Plan orientacyjny został zamieszczony w załączniku.

Projekt przebudowy omawianej drogi obejmuje:

- przebudowę jezdni trasy zasadniczej mającą na celu podniesienie bezpieczeństwa użytkowników drogi wojewódzkiej nr 263,
- korektę geometrii istniejących skrzyżowań
- budowę nowych zatok autobusowych,
- budowę nowych i przebudowę istniejących chodników, w zakresie wynikającym z bezpiecznego kształtowania ruchu pieszego w obrębie drogi,
- budowa kanalizacji deszczowej,
- wykonanie nowych i przebudowa istniejących przepustów,
- wykonanie zjazdów,
- ustawienie stalowych barier ochronnych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- likwidację kolizji z urządzeniami obcymi,
- wycinkę drzew kolidujących z projektowaną przebudową drogi.

Teren pod planowaną przebudowę (rozbudowę) drogi wojewódzkiej nr 263 nie znajduje się na obszarze objętym ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. Najbliżej położonymi obszarami chronionymi są: Obszar Natura 2000 PLB100001 Pradolina Warszawsko-Berlińska – ok. 150 m od skrzyżowania ul. Łęczyckiej i Piłsudzkiego w m. Dąbie oraz Obszar Natura 2000 PLH3100006 Pradolina Bzury-Neru – ok. 390 m od ww. skrzyżowania.

Karta informacyjna sporządzona została zgodnie z zapisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.). Dla projektowanego przedsięwzięcia powstały trzy warianty inwestycyjne, spośród których rozwiązaniem preferowanym jest wariant II. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędna dla uzyskania decyzji i postanowień na dalszych etapach procesu inwestycyjnego.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną

Powierzchnia nieruchomości	50,56 ha
Działki objęte inwestycją	Wypisy oraz mapa ewidencyjna dostępne w załączniku do karty.

Karta informacyjna przedsięwzięcia Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

Informacja na temat stanu istniejącego (wariant bezinwestycyjny)

Obecnie droga wojewódzka nr 263 ma na zdecydowanym odcinku przekrój drogowy szlakowy z jezdnią około 5,50 - 6,00 m z poboczami gruntowymi o szerokości od 1,50 – 2,00 m. Na odcinku drogi objętej projektem częściowo występują obustronne rowy drogowe – droga odwadniania jest powierzchniowo. W obrębie projektowanego odcinka zlokalizowano przystanki autobusowe bez poszerzenia jezdni zasadniczej: km 45+200, km 46+013, km 47+095, km 51+229, km 52+530, km 54+195.

Na projektowanym odcinku drogi występują skrzyżowania zwykle z drogami powiatowymi, gminnymi oraz wewnętrznymi. Nawierzchnia bitumiczna na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym. Jej wygląd jest zróżnicowany i niejednorodny. Na nawierzchni widoczne są ślady remontów cząstkowych. Lokalnie występują zapadnięcia i spękania masy bitumicznej.

Na omawianym odcinku drogi często występują zakłócenia w płynności ruchu spowodowane małą szerokością jezdni oraz jej stanem technicznym. Brak płynności ruchu powoduje nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzielaniem spalin przez pojazdy. Znaczący wpływ na klimat akustyczny ma stan nawierzchni. Zniszczenia nawierzchni zwiększają poziom emitowanego hałasu oraz drgania wywoływane przez poruszające się po drodze pojazdy.

Dokumentacja fotograficzna – trasa główna

Fot. 1 Droga wojewódzka nr 263 – skrzyżowanie z DK92 (początek inwestycji)



**Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473**

Fot. 2 Teren zabudowany m. Klodawa



Fot. 3 Droga nr 263 w m. Krzewata



**Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473**

Fot. 4 Teren zabudowany m. Głębokie



Fot. 5 Teren zabudowany m. Drzewce



**Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473**

Fot. 6 Teren zabudowany m. Tarnówka



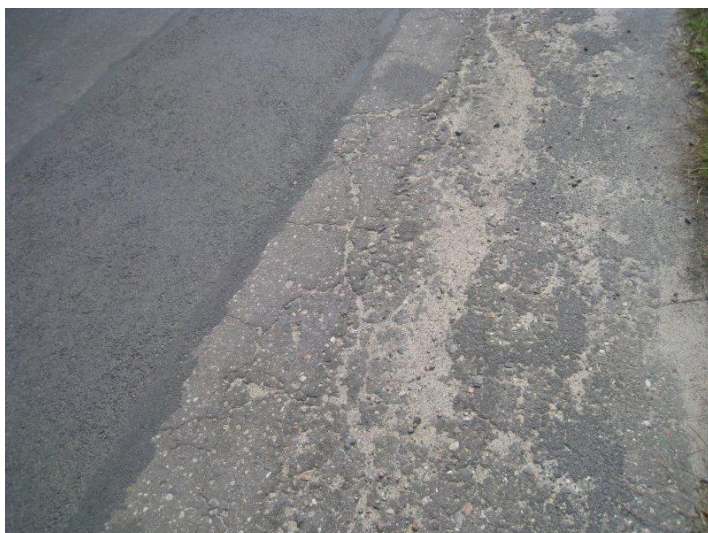
Fot. 7 Teren zabudowany m. Dąbie



**Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473**

Dokumentacja fotograficzna – stan techniczny trasy

Fot. 8 Zły stan techniczny drogi



Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

3. Rodzaj technologii

Podstawowe parametry projektowe

- Kategoria drogi – wojewódzka
- Klasa techniczna drogi – G
- Prędkość projektowa – $V_p = 60$ km/h
- Prędkość miarodajna – $V_m = 80$ km/h
- Ilość jezdni – 1
- Szerokość jezdni – 7,00 m + poszerzenia na łukach poziomych (7,24 m dla jednostronnego krawężnika, 7,48 dla dwustronnego)
- Szerokość pobocza gruntowego – 1,50 m
- Szerokość chodnika zlokalizowanego przy jezdni – 2,00 m
- Szerokość chodnika zlokalizowanego poza jezdnią – 1,50 m
- Obciążenie nawierzchni – 115 kN
- Kategoria ruchu – KR4
- Pozostałe parametry zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r., poz. 430

Rozwiązania sytuacyjne

Trasa rozpoczyna się na za skrzyżowaniem z drogą krajową nr 92. Przebieg poprowadzono w nawiązaniu do istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej wpisując się w oś istniejącej nawierzchni. Trasa kończy się na skrzyżowaniu z DW473 w miejscowości Dąbie.

Skrzyżowania

W ramach inwestycji przewidziano przebudowę skrzyżowań znajdujących się na projektowanym odcinku. W zakres przebudowy wchodzi zmiana geometrii, korekta wlotów bocznych oraz nowa organizacja ruchu.

I.p.	KM	Strona	Droga
1	83+316	P i L	DK 92
2	83+404	P	Droga powiatowa 3505P - (Ul. Św. Ducha)
3	83+557	P	Droga powiatowa 3516P - Ul. Wyżynna
4	83+571	L	Ul. Zawodnia
5	83+712	L	Ul. Barbary
6	83+748	P	Droga powiatowa 3516P - Ul. Łąkowa
7	83+803	L	Ul. Boh. Września
8	83+849	P	Ul. Jarzębinowa
9	83+922	P	Ul. Klonowa
10	83+963	L	Ul. Górnicza

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

11	84+056	L	Droga powiatowa 35076P Al. Kościuszki
12	84+270	L	Al. 1000-lecia
13	85+084	L	Ul. Solna
14	85+722	P i L	495045P, Łubno-Pomorzany-Krzykosy
15	86+248	L	Droga Powiatowa nr 3408P
16	86+381	P	Droga Powiatowa nr 3408P
17	87+345	P	Droga Powiatowa nr 3415P
18	87+345	L	Droga Powiatowa nr 3415P
19	88+389	L	Droga gminna 496025P
20	88+928	P	Droga powiatowa 3437P
21	89+049	L	Droga gminna 496016P
22	89+519	P	Droga gminna 496069P
23	90+949	P i L	Droga Powiatowa 3404P
24	91+152	L	Droga Powiatowa 3438P
25	92+942	P i L	Droga gminna 496018P
26	93+273	P	Droga gminna 495050P
27	93+503	P	Droga gminna 496051P
28	93+731	L	Droga gminna 496031P
29	94+467	P i L	Droga powiatowa 3403P
30	95+572	P i L	Droga gminna 496036P
31	96+042	L	Droga gminna 496035P
32	96+527	P i L	Droga gminna 496037P
33	96+527	L	Droga gminna 496558P
34	98+412	P i L	Droga powiatowa 3416P
35	99+456	P	Droga gminna 496559P
36	99+456	L	Droga powiatowa 3441P
37	99+782	L	Droga gminna 496560P
38	99+975	L	Droga gminna 496560P
39	100+078	P	Droga gminna 496562P
40	101+176	L	Droga gminna 496528P
41	102+380	P	Droga powiatowa 3498P - Ul. Ogrodowa
42	102+500	P	Droga gminna 496567P - Ul. E. Plater
43	102+662		Droga powiatowa 3402P - Ul. Kościuszki
44	102+769	P	DW 473

Chodniki

W ramach inwestycji przewidziano budowę nowych i przebudowę istniejących chodników. Chodniki zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni zaprojektowano o szerokości 2,00 m i pochyleniu poprzecznym $i = 2\%$ w kierunku jezdni. Pomędzy krawędzią chodników, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zastosowano opaskę gruntową szerokości 0,50 m. Zaprojektowano przejścia dla pieszych o szerokości 4,00 m. W miejscach przejść dla pieszych nawierzchnię chodnika należy

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

zaniżyć do poziomu +2 cm mierząc od krawędzi jezdni. Poza przejściami, gdzie chodnik przylega do jezdni przewidziano wyniesienie chodnika 12 cm powyżej krawędzi jezdni. Chodniki ograniczone są obrzeżem betonowym.

Zatoki autobusowe

Zaprojektowano budowę zatok autobusowych, o parametrach zgodnych z Warunkami Technicznymi. Lokalizację zatok autobusowych zaprojektowano w nawiązaniu do istniejących przystanków.

Projektowana niweleta

Projektowaną niweletę uzyska się poprzez sfrezowanie istniejącej nawierzchni na głębokość płytszej koleiny oraz ułożenie nowej konstrukcji nawierzchni z zaprojektowanymi spadkami podłużnymi i poprzecznymi. Na początkowym i końcowym odcinku projektowana niweleta została dowiązana do niwelety istniejącej.

Konstrukcja nawierzchni

Przewiduje się wzmocnienie istniejącej nawierzchni. Do rozbiórki przewiduje się krawędzie jezdni o szerokości ok. 0,50 m oraz odcinki na których występuje lokalna utrata nośności bądź należy wykonać korektę łuków poziomych lub pionowych. W miejscach w których ze względu na bliskie występowanie zabudowań nie będzie możliwe wyniesienie niwelety należy przewidzieć rozbiórkę istniejącej konstrukcji i wbudowanie nowej właściwej dla danej kategorii ruchu i warunków gruntowych.

Jezdnię należy sfrezować na głębokość płytszej koleiny a następnie wbudować pakiet warstw bitumiczny zapewniający uzyskanie wymaganej nośności.

Wstępnie zakłada się następująca konstrukcje wzmocnienia:

- Warstwa ścieralna – SMA gr. 4 cm,
- Warstwa wiążąca – AC16W gr. 9 cm,
- Warstwa wzmacniająco-wyrównawcza – AC16W gr. min. 7 cm.

Wstępnie zakłada się konstrukcja nowej konstrukcji:

- Warstwa ścieralna – SMA gr. 4 cm,
- Warstwa wiążąca – AC16W gr. 9 cm,
- Warstwa podbudowy – AC16P gr. 14 cm
- Warstwa podbudowy – KŁSM gr. 20 cm.

Roboty ziemne

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

Wykonanie robót ziemnych realizowanych w ramach przebudowy polegają na:

- zdjęciu warstwy humusu (gleba i nasypy niekontrolowane) na całym odcinku projektowanej rozbudowy,
- wykonaniu zasadniczych robót ziemnych – wykopów i nasypów,
- zahumusowaniu skarp na całym odcinku warstwą grubości 10 cm, wraz z umocnieniem powierzchni skarp,
- obsianiu trawą.

Roboty rozpocząć od zdjęcia humusu. Humus przeznaczony do wykorzystania w robotach ziemnych skarp należy sprzymować w bezpośredniej bliskości robót. Pozostałą część humusu należy wbudować w pasy zieleni i wykorzystać przy rekultywacji terenu w miejscach wykonanych rozbiórek nawierzchni oraz obiektów kubaturowych.

W przypadku wystąpienia wód gruntowych w strefie prowadzenia robót ziemnych należy obniżyć lustro wody do minimum 0,50 m. poniżej dna wykopu. Jako metodę odwodnienia należy użyć igłofiltrów w dwóch szeregach po obu stronach wykopu w odstępach 1.0÷1.5 m, a w przypadku sączenia na skarpach wykopu wykonać meliorację szczegółową.

Po wykonaniu wykopów i nasypów, plantowaniu skarp przewidziano humusowanie skarp z obsianiem trawą o gatunkach odpornych na butwienie i silnym systemie korzeniowym. Ponadto przewiduje się, w miejscach korekt pochylenia skarp i przeciwskarp (pochylenia większe niż 1:1,5, np. 1:1), wprowadzenie umocnienia tych powierzchni betonowymi płytami ażurowymi 60x40 cm grubości 8 cm, koloru szarego z wypełnieniem otworów humusem (ziemią rolniczą) i obsianiem trawą. Zapewni to ochronę stabilizowanych powierzchni przed erozją wodną oraz wietrzną, nawet w przypadku bardzo gwałtownych opadów.

Odwodnienie

Na odcinkach o przekroju drogowym przewidziano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych z nawierzchni – poprzez nadanie jezdni i poboczom ziemnym wymaganych spadków poprzecznych. Woda opadowa z jezdni zostanie odprowadzona do projektowanych rowów drogowych trawiastych o kształcie trapezowym i dalej do istniejących odbiorników. Rowy przydrożne będą obsiane gatunkami traw wykazującymi odporność na zasolenie. Powierzchnia trawiasta spełnia funkcję oczyszczania biologicznego.

Dodatkowo w miejscach zwiększonych pochyłości wprowadzono zgodnie z wymaganiami umocnienia skarp i dna rowów darnią, brukiem kamiennym gr. 10 cm (materiał z rozbiórki) na sucho lub na podsypce cementowo-piaskowej o gr. 10 cm.

W celu podczyszczenia zawiesin i zanieczyszczeń wód płynących rowami drogowymi, przed ich wprowadzeniem do odbiornika, projektuje się dodatkowe wykonanie specjalnych przegród, w postaci palisady z kołków \varnothing 12 cm długości 120 cm obłożonych otoczkami.

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

Na odcinku przebiegającym przez miejscowości przewiduje się wykonanie kanalizacji deszczowej. Woda bezpośrednio z jezdni jest odbierana za pomocą ścieków przykrawężnikowych, wpustów i kierowana kanałami do osadnika a następnie do istniejących odbiorników. Szczegółową lokalizację przedstawiono na planie sytuacyjnym.

Obiekty inżynierskiej

Przewiduje się wykonanie nowych i przebudowywanych przepustów z rur stalowych typu HELCOR – rury z blachy stalowej ocynkowanej spiralnie karbowanej dodatkowo zabezpieczone warstwą polimerową.

Przewidziano wykonanie następujących przepustów (przebudowa) pod koroną drogi:

L.p.	Km	Miejscowość	Światło		Materiał konstrukcji	Proponowane rozwiązanie dla przebudowy drogi
			poziome	pionowe		
[-]	[km]	[-]	[m]	[m]	[-]	[-]
1	84+468	Kłodawa - (m) ul. Dąbska	2,06	1,23	Żelbetowy płytowy	przebudowa na żelbetowy skrzynkowy 1,50x1,50 m
2	86+745	Krzewata	1,80	0,90	Żelbetowy płytowy	przebudowa na żelbetowy skrzynkowy 1,50x1,50 m
3	87+869	Krzewata	1,44	0,97	Stalowy	przebudowa na żelbetowy skrzynkowy 1,50x1,50 m
4	88+682	Krzewata	1,65	1,38	Stalowy	przebudowa na żelbetowy skrzynkowy 1,50x1,50 m
5	89+540	Głębokie	2,00	1,00	Żelbetowy ramowy	przebudowa na żelbetowy skrzynkowy 2,00x1,50 m
6	90+419	Głębokie	1,24	0,75	Żelbetowy płytowy	przebudowa HDPE 1,00 m
7	90+923	Głębokie	-	-	-	budowa HDPE 0,80 m
8	90+962 (na DP 3404P)	Głębokie	-	-	-	budowa HDPE 0,80 m
9	90+975	Głębokie	-	-	-	budowa HDPE 0,80 m
10	91+300	Głębokie	0,60	0,60	Żelbetowy rurowy	przebudowa HDPE 0,80 m
11	91+999	Głębokie	1,00	1,00	Żelbetowy ramowy	przebudowa HDPE 1,00 m
12	92+242	Głębokie	1,20	1,52	Żelbetowy ramowy	przebudowa na żelbetowy skrzynkowy 1,50x1,50 m
13	93+162	Tomaszew	0,60	0,60	Żelbetowy rurowy	przebudowa HDPE 0,80 m
14	93+551	Tomaszew	0,60	0,60	Żelbetowy rurowy	przebudowa HDPE 0,80 m
15	93+910	Drzewce	1,00	1,00	Żelbetowy ramowy	przebudowa HDPE 1,00 m
16	94+633	Drzewce	0,60	0,60	Żelbetowy rurowy	przebudowa HDPE 0,80 m
17	96+617	Młynik	0,60	0,60	Żelbetowy rurowy	przebudowa HDPE 0,80 m
18	96+899	Tarnówka	0,60	0,60	Żelbetowy rurowy	przebudowa HDPE 0,80 m
19	98+021	Tarnówka	2,75	1,30	Żelbetowy płytowy	przebudowa na żelbetowy skrzynkowy 3,00x2,00 m

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

20	98+283	Tarnówka	0,60	0,60	Żelbetowy rurowy	przebudowa HDPE 0,80 m
21	99+994	Tarnówka	1,00	1,00	Żelbetowy rurowy	przebudowa HDPE 1,00 m
22	100+410	Dąbie - (m) ul. 11 Listopada	1,20	0,75	Żelbetowy płytowy	przebudowa HDPE 1,00 m
23	101+850	Dąbie - (m) ul. 11 Listopada	0,60	0,60	Żelbetowy rurowy	przebudowa HDPE 0,80 m

W ramach inwestycji w celu płynnego przeprowadzenia wody w ciągu rowów przydrożnych pod przeszkodami (drogi boczne, chodniki i zjazdy) przewidziano budowę przepustów:

- z rur PEHD średnicy min. \varnothing 50 cm – pod zjazdami i chodnikami,
- z rur stalowych spiralnie karbowanych średnicy min. \varnothing 80 cm – pod drogami bocznymi

Przepusty z rur PEHD będą układane na ławie z kruszywa naturalnego 0÷20 mm o gr. 30 cm z umocnieniem wlotu i wylotu brukiem kamiennym o gr. 10 cm.

W ramach inwestycji w celu płynnego przeprowadzenia wody w ciągu cieków wodnych przewidziano remont oraz przebudowę obiektów mostowych:

L.p.	Km (wg ewidencji)	Miejscowość	Przeszkoda	Rozpiętość teoretyczna	Materiał konstrukcji	Proponowane rozwiązanie dla przebudowy drogi
[-]	[km]	[-]	[-]	[m]	[-]	[-]
1	83,341	Kłodawa (m), - ul. Dąbska	rz. Rgilewka	14,40	Belki prefabrykowane "Wągrowiec"	remont nawierzchni i wyposażenia
2	95,952	Budy Drzewieckie	rz. Orłówka	12,00	Beton zbrojony	przebudowa na obiekt jednoprzęsłowy z belek "Kujan NG" klasa "A"

Zjazdy

Wzdłuż rozbudowywanego odcinka drogi występują zjazdy publiczne i indywidualne. Szerokość zjazdów powinna być dostosowana do szerokości bram i furtek, a w przypadku braku bram minimalna szerokość zjazdu nie może być mniejsza niż 5m. Na każdą nieruchomość, która ma zapewnioną obsługę komunikacyjną z drogi wojewódzkiej, nawet w przypadku braku typowego zjazdu przewidzieć należy zjazd. W przypadku, gdy nieruchomość obsługiwana jest większą ilością zjazdów należy uwzględnić wszystkie.

Na odcinkach występowania chodników zjazdy projektuje się z brukowej kostki betonowej koloru grafitowego (skos 1,5:1,5). Wszystkie inne zjazdy należy wykonać jako bitumiczne o szerokości 5,00 m plus pobocza o szerokości 0,75 m. Przewiduje się wyokrąglenie przecięcia krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi łukiem kołowym o promieniu $R_{min.}=8,00$ m. W przypadku występowania na długości zjazdu krawężnika przyjęto, że będzie wystawiony na wysokość 3 cm w stosunku do poziomu nawierzchni jezdni przyległej.

**Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473**

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Ze względu na przebieg projektowanej trasy, występujące pod trasą zasadniczą przepusty, przewidziano ustawienie stalowych barier ochronnych. Dodatkowo przewidziano urządzenia zabezpieczające ruch pieszcy; bariery ochronne U-11a w celu zabezpieczenia przed upadkiem z wysokości w przypadku gdy powierzchnia, po której odbywa się ruch pieszych lub rowerzystów położona jest powyżej 0,5 m od poziomu terenu przyległego bądź 1,5m od dna sąsiadującego rowu przydrożnego (balustrada chroniąca zlokalizowane w opasce gruntowej).

Infrastruktura techniczna związana z drogą

W pasie planowanej inwestycji oraz w jej sąsiedztwie znajdują się urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z drogą, takie jak linie energetyczne (brak linii wysokiego napięcia), telekomunikacyjne, przewody kanalizacyjne, gazowe ((brak gazociągu wysokiego ciśnienia), wodociągowe lub ciepłownicze. W przypadku kolidowania tych urządzeń należy przebudować te urządzenia zgodnie z warunkami.

Wszystkie obliczenia oparto na podstawie następującej prognozy ruchu:

ROK	SAMOCCHODY OSOBOWE	SAMOCCHODY DOSTAWCZE	SAMOCCHODY CIĘŻAROWE BEZ PRZYCZEP	SAMOCCHODY CIĘŻAROWE Z PRZYCZEPAMI	AUTOBUSY	RAZEM
1	2	3	4	5	6	7
2012	2356	174	51	43	28	2653
2013	2434	179	52	45	28	2738
2014	2515	183	53	46	28	2825
2015	2598	188	54	48	28	2916
2016	2676	192	55	49	28	3000
2017	2757	196	56	50	28	3087
2018	2839	200	57	52	28	3177
2019	2924	205	59	53	28	3269
2020	3012	209	60	55	28	3364
2021	3096	214	61	57	28	3455
2022	3182	218	62	58	28	3548
2023	3270	222	63	60	28	3644
2024	3361	227	65	62	28	3742
2025	3454	231	66	64	28	3843
2026	3550	236	67	66	28	3947
2027	3649	241	69	68	28	4054
2028	3750	245	70	70	28	4163
2029	3854	250	71	72	28	4275
2030	3961	255	73	74	28	4391

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

Najistotniejsze problemy, do rozwiązania których przyczyni się realizacja projektu to:

- o zły stan techniczny drogi wojewódzkiej nr 263,
- o niezapewnienie odpowiednich warunków przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i lokalnego,
- o obniżone bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- o obniżone bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów,
- o uciążliwości mieszkańców związane z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniami, emitowanymi przez pojazdy poruszające się po drodze wojewódzkiej nr 263.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Wariant bezinwestycyjny, opisany w pkt 2, wpływa na znaczne obniżanie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zwiększa ryzyko zaistnienia wypadku drogowego. Stan w wariantcie bezinwestycyjnym jest przyczyną:

- o zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych,
- o pogarszającego się stanu środowiska naturalnego w wyniku niekorzystnego klimatu akustycznego, zanieczyszczenia powietrza szkodliwymi składnikami spalin oraz uciążliwymi wibracjami,
- o ograniczonej swobody ruchu drogowego, w tym problemów komunikacyjnych w ruchu tranzytowym,
- o niskiego standardu podróżowania,
- o pogarszających się warunków życia mieszkańców.

Przy ustalaniu wariantów przedsięwzięcia uwzględniono następujące elementy:

- o warunki terenowe,
- o przebieg i parametry techniczne istniejącej drogi wojewódzkiej nr 263,
- o powiązanie z siecią drogową,
- o bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dla rozpatrywanego przedsięwzięcia powstały trzy warianty inwestycyjne, które zostały scharakteryzowane poniżej.

WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA		
WARIANT I	WARIANT II	WARIANT III
Długość: 19,454	Długość: 19,454	Długość: 19,454
Koszt: 23,9 mln zł	Koszt: 41,5 mln zł	Koszt: 69,3 mln zł
OPIS INWESTYCJI: W wariantcie tym przewidziano wbudowanie na całym odcinku	OPIS INWESTYCJI: Inwestycja ma na celu podniesienie bezpieczeństwa	OPIS INWESTYCJI: W wariantcie tym przewidziano zakres robót analogiczny do wariantu II z

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

<p>nowej konstrukcji nawierzchni z zachowaniem istniejących parametrów jezdni.</p> <p>W wariantcie tym zachowuje się wszystkie istniejące parametry jezdni bez poprawy istniejących parametrów, a tym samym m.in. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie przewiduje się budowy nowych odcinków chodników, zatok autobusowych czy kanalizacji, a jedynie odtworzenie istniejących już elementów.</p> <p>Wariant ten nie wymaga rozbiórek budynków sąsiadujących z drogą ani ingerencji w tereny przyległe ze względu na charakter „odtworzeniowy”.</p>	<p>użytkowników drogi wojewódzkiej nr 263 poprzez dostosowanie jej na całym odcinku do szerokości 7,0 m i wykonaniem pobocza gruntowego o szerokości 1,5 m.</p>	<p>różnicą dotycząca szerokości projektowanej korony drogi. Analizowany przekrój drogi posiada bowiem na terenach niezurbanizowanych dodatkowe utwardzone pobocza o szerokości 1,50 m.</p> <p>Konsekwencją rozbudowy drogi o pobocza jest dodatkowo ingerencja w tereny przyległe co powoduje większe zajęcie terenów.</p>
<p>INGERENCJA W OBSZARY NATURA 2000: Brak.</p>	<p>INGERENCJA W OBSZARY NATURA 2000: Brak.</p>	<p>INGERENCJA W OBSZARY NATURA 2000: Brak.</p>

Ze wszystkich przedstawionych wariantów najkorzystniejszym wariantem jest wariant przebudowy (rozbudowy) drogi – rozwiązanie II. Biorąc pod uwagę szereg czynników techniczno-ekonomicznych, społecznych i środowiskowych najważniejszymi elementami przemawiającymi za wyborem tego wariantu są:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych poprzez poszerzenie jezdni i budowę nowych chodników,
- podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych przy drodze ze względu na polepszenie warunków akustycznych,
- umiarkowana ingerencja w tereny przyległe,
- koszty realizacji inwestycji adekwatne do zamierzonej poprawy warunków.

**Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473**

Ryc. 2 Brak obszarów chronionych na trasie planowanej inwestycji



— Orientacyjna trasa przedsięwzięcia

Źródło: GDOŚ

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

Najbardziej niekorzystniejszym rozwiązaniem jest odstąpienie od realizacji inwestycji – czyli zostawienie wariantu bezinwestycyjnego. Pozostawienie stanu istniejącego byłoby niekorzystne ze względów społecznych, rozwoju regionalnego, a także oznaczałoby utrzymanie dotychczasowego ruchu przez drogę w złym stanie, co z kolei przyczyniłoby się do wprowadzania większych zanieczyszczeń do środowiska. Z racji przewidywanego wzrostu natężenia ruchu, powodującego utrudnienia w płynności, rosłaby emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych różnego typu (emisja zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, emisja odpadów, hałasu, emisja zawiesin i zanieczyszczeń współwystępujących w spływach opadowych). Wzrastająca liczba pojazdów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263, której parametry znacznie odbiegają od normatywnych, powoduje wzrost zagrożenia wypadkowego. Pozostawienie wariantu bezinwestycyjnego skutkować będzie dalszym pogarszaniem się warunków życia mieszkańców gminy Kłodawa, Dąbie, Olszówka..

Również z punktu widzenia społeczno-gospodarczego wariant bezinwestycyjny jest niekorzystny i nie stanowi żadnej alternatywy w stosunku do wariantów inwestycyjnych, które poprawią bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz stwarzają szansę aktywizacji gospodarczej regionu.

W wariantcie bezinwestycyjnym transport surowców i produktów zagrażających zdrowiu i życiu ludzi oraz środowisku przyrodniczemu odbywa się po drodze w złym stanie technicznym. Inwestor dąży zatem do poprawy tego stanu i zmniejszenia zagrożenia. Zdecydowano o przebudowie drogi wojewódzkiej nr 263, która zapewni płynną i znacznie szybszą komunikację, a co najważniejsze podniesie poziom bezpieczeństwa.

Należy uznać analizowaną lokalizację za zgodną z warunkami formalnoprawnymi i wytycznymi planów pod względem położenia. Zadanie w żadnym z wariantów nie koliduje z obszarami chronionymi objętymi programem Natura 2000. Tym samym nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na obszary ostoi Natura 2000. Na podstawie posiadanych danych przyrodniczych, mając na uwadze skalę, zasięg oddziaływania i charakter inwestycji oraz miejsce jej realizacji, nie przewiduje się, aby działania realizowane w ramach projektu mogły istotnie oddziaływać na jakość i stan siedlisk oraz gatunków, dla ochrony których wyznaczono i wytypowano obszary Natura 2000 w województwie wielkopolskim, a także na spójność tych obszarów. Wobec powyższego nie jest prawdopodobne, by jego realizacja mogła być przyczyną pogorszenia się stanu chronionych siedlisk poprzez fizyczną ich degradację, zmniejszenie powierzchni, zmianę cech charakterystycznych oraz by mogła negatywnie wpływać na stan populacji chronionych gatunków zwierząt i roślin.

Mając na uwadze zgodność rozwiązań projektowych z obowiązującymi przepisami wytycznymi i normatywnymi branżowymi należy stwierdzić, że przyjęta technologia do realizacji wariantu II inwestycyjnego przełoży się na wysoką jakość i trwałość otrzymanych produktów. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 w powiecie kolskim zwiększy standard przejazdu i poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego.

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

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

Na etapie wykonywania robót budowlanych nastąpi wykorzystanie surowców, paliwa czy energia. W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych, takich jak: beton asfaltowy, kruszywa, cement, asfalt, prefabrykaty. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji.

Zapotrzebowanie na energię elektryczną planuje się pokryć z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną, ani gazową.

Szacunkowe ilości wykorzystanych materiałów podano poniżej w tabeli:

I. p	Nazwa	Ilość (m ³)
1	Kruszywo	3 891
2	Ziemia na nasypy	194 540
3	Podbudowa z betonu asfaltowego	13 084
4	Warstwa wiążąca	15 071
5	Warstwa ścieralna	6 698

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane na terenie działek zajętych pod istniejącą drogę wojewódzką nr 263 oraz oddziałuje na działki znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zajętych pod przedmiotową inwestycję. Tereny objęte inwestycją oraz działki znajdujące się w oddziaływaniu (izofona 50 dB) zaznaczone są na mapie ewidencyjnej, stanowiącej załącznik do karty. W związku z tym, że inwestycja realizowana jest w obrębie istniejącego pasa drogowego nie nastąpi degradacja środowiska naturalnego. Przedmiotowe przedsięwzięcie swoim zasięgiem oddziaływania obejmuje tereny użytków rolnych i łąki. Powierzchnia łączna nieruchomości zajętych pod inwestycję wynosi około 50,56 ha.

Realizacja inwestycji przewidziana jest na terenie już zantropogenizowanym o małych walorach przyrodniczych, co ogranicza skutki zmian biocenotycznych. Przebudowana droga będzie zlokalizowana w tym samym pasie, co w wariantcie bezinwestycyjnym. Przedmiotowe przedsięwzięcie przyczyni się do zmniejszenia zasięgu oddziaływania akustycznego, a poprzez upłynnienie ruchu, wpłynie na zmniejszenie ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do atmosfery. Inwestycję zlokalizowano w znacznej odległości od zabudowy mieszkaniowej.

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie istotnie na zmianę krajobrazu i środowiska abiotycznego, nie wystąpi także: pogorszenie warunków wodnych i glebowych, jak również nie wystąpi pogorszenie standardów akustycznych środowiska. Wspomniane przedsięwzięcie po zakończeniu

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

etapu realizacji, jak i w trakcie eksploatacji nie będzie miało znaczącego, negatywnego wpływu na jakikolwiek komponent środowiska naturalnego.

Analiza lokalizacji przedsięwzięcia wskazuje, że planowane zadanie:

- w okresie budowy zużywane będą minimalne ilości surowców naturalnych, w ilościach niezbędnych do realizacji inwestycji.
- zbliżony charakter obecnego i docelowego użytkowania obszaru realizacji przedsięwzięcia (istniejąca droga) wskazuje na brak ingerencji w jego strukturę przyrodniczą.
- stosunkowo niewielki zasięg zajęcia terenu nie wskazuje na możliwość występowania zagrożeń dla obszarów przyległych.
- w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia, powstaną zanieczyszczenia pochodzące z ruchu pojazdów oraz pracy maszyn, tj. ze spalania paliw w silnikach pojazdów i sprzętu budowlanego oraz pylenia związanego ruchem pojazdów i maszyn, wobec czego wystąpi emisja w/w zanieczyszczeń, lecz nie powodująca przekroczeń określonych w przepisach szczegółowych. Przebudowa przedmiotowej trasy spowoduje upłynnienie ruchu drogowego, tym samym zmniejszając poziom emisji hałasu, spalin oraz pylenia.
- nie będzie źródłem ponadnormatywnego hałasu. Emisja hałasu pochodząca od pojazdów, maszyn i nie będzie powodowała przekroczeń w zakresie standardów akustycznych.
- w zakresie gospodarki odpadami w okresie realizacji powstaną odpady z materiałów i elementów budowlanych,
- wszystkie wytworzone odpady będą gromadzone w sposób selektywny, w miejscach do tego wyznaczonych, w izolacji od osób postronnych, a następnie przekazywane jednostkom posiadającym stosowne zezwolenia z zakresu gospodarowania odpadami. W związku z powyższym należy przyjąć, iż gospodarka odpadowa nie będzie stanowić istotnego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji inwestycji.

Ponadto realizacja przedsięwzięcia:

- nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58, poz. 535),
- nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, określenia granic takiego obszaru oraz innych ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich, zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.); przedsięwzięcie obejmuje realizację typowych obiektów budowlanych o ustalonych sposobach korzystania z nich,
- przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze o niskiej środowiskowej wrażliwości związanej z dotychczasowym użytkowaniem gruntów; obszar przedsięwzięcia stanowi pospolicie występujący w

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

regionie antropogeniczny typ geokompleksu, nie stanowiący ważnego zasobu przyrodniczego w skali lokalnej, jak również w skali ponadlokalnej,

- przedsięwzięcie nie jest realizowane na obszarach objętych ochroną w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych oraz obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, nie będzie realizowane na terenie obszarów sieci Natura 2000,
- przedmiotowe przedsięwzięcie nie dotyczy także obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone oraz nie wpływa na obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.
- nie wpływa także na gęstość zaludnienia, nie dotyczy obszarów przylegających do jezior i obszarów ochrony uzdrowiskowej,
- nie będzie powodować prawdopodobieństwa oddziaływania oraz odwracalności oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
- czas trwania i częstotliwość przedsięwzięcia nie będą miały wpływu na środowisko naturalne.

Cele jakie są związane z przedmiotowym przedsięwzięciem, nie spowodują istotnych zmian krajobrazu i środowiska abiotycznego, ponieważ inwestycja, pod warunkiem przestrzegania przepisów szczególnych oraz ogólnych procedur, stosowanych w związku z eksploatacją przedmiotowej inwestycji, nie spowoduje znaczącego, negatywnego oddziaływania na środowisko. **Przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego związaną z powszechnym bytowaniem człowieka.**

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie materiałów niezbędnych do budowy drogi musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty jakie zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

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

Jedynе zanieczyszczenia wynikające bezpośrednio z użytkowania drogi to zanieczyszczenia komunikacyjne. Realizacja inwestycji w żaden sposób nie wpłynie na zwiększenie zanieczyszczeń komunikacyjnych. Może jedynie przyczynić się do ich zminimalizowania poprzez poprawę ruchu w obrębie drogi wojewódzkiej nr 263.

Emisja zanieczyszczeń do atmosfery

Przy wyznaczaniu wartości emisji zanieczyszczeń dokonano przeliczeń emisji z potoku poruszających się pojazdów i zastąpiono ją emisją z zastępczych źródeł liniowych.

Wielkość emisji zanieczyszczeń została obliczona na podstawie wskaźników emisji zanieczyszczeń. W wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów wydalone są następujące podstawowe zanieczyszczenia:

- tlenki azotu,
- tlenek węgla,
- węglowodory,
- pył zawieszony.

Biorąc pod uwagę wielkość emisji poszczególnych zanieczyszczeń emitowanych w wyniku spalania paliw w poruszających się pojazdach oraz ich normy dopuszczalnych stężeń, a także doświadczenia z wcześniej wykonywanych ocen oddziaływania na środowisko, w których określano emisję spalin samochodowych, dalszej analizie poddano jedynie stężenia tlenków azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu).

Emisja tego zanieczyszczenia decyduje o wielkości przekroczeń emisji dopuszczalnej, w tym stężeń średniorocznych, a tym samym o szerokości ewentualnych obszarów przekroczeń stężeń dopuszczalnych.

Obliczone według powyższych założeń wielkości emisji tlenków azotu, przypadające na każde 100m analizowanych odcinków drogi, podano w tabelach poniżej.

Tabela 1 Szacunkowe wielkości emisji tlenków azotu, przypadająca na 100 m bieżących analizowanego fragmentu drogi 263 na odcinku Kłodawa - Dąbie dla roku 2015, 2020 i 2025

Rok prognozy	Emisja NOx na 100-metrowy	
	[g/dobę]	[kg/rok]
1	2	3
<i>Rok 2015</i>	9,43	3,44
<i>Rok 2020</i>	9,05	3,30
<i>Rok 2025</i>	9,59	3,50

Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie przewiduje się możliwych transgranicznych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko, gdyż omawiana inwestycja zlokalizowana jest w dużej odległości od granic państwa polskiego. Nie ma możliwości, by analizowana droga wpłynęła niekorzystnie na państwa sąsiadujące z Polską, a ewentualnie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji zanieczyszczenia przedostały się poza granice naszego państwa.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie:

- należy do przedsięwzięć, o których mowa w art. 71 ust. 2 pkt 10 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227, z późn. zm.);
- kwalifikuje się do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397);
- nie jest przedsięwzięciem wymienionym w załączniku nr 1 do Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej w Espoo w dniu 25 lutego 1991 r., ratyfikowanej przez RP i ogłoszonej w Dz. U. z 1999 r. Nr 96, poz. 1110. Zgodnie z przedłożoną charakterystyką, zamierzone przedsięwzięcie nie będzie miało transgranicznego oddziaływania na środowisko;
- nie będzie oddziaływać na obszar Natura 2000 - na terenie prowadzenia inwestycji, ani w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie występują obszary z siedliskami przyrodniczymi oraz z gatunkami roślin i zwierząt, dla których ochrony zostałby utworzony obszar Natura 2000, wyznaczony w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. nr 92, poz. 880 z późn. zm.). Mając na uwadze skalę, zasięg oddziaływania i charakter inwestycji oraz miejsce realizacji, nie przewiduje się aby działania realizowane w ramach projektu mogły istotnie oddziaływać na jakość i stan siedlisk oraz gatunków, dla ochrony których wyznaczono i wytypowano obszary Natura 2000 w województwie wielkopolskim. Wobec powyższego nie jest prawdopodobnym, by jego realizacja mogła być przyczyną pogorszenia się stanu chronionych siedlisk poprzez fizyczną ich degradację, zmniejszanie powierzchni, zmianę cech charakterystycznych oraz by mogła negatywnie wpływać na stan populacji chronionych gatunków zwierząt i roślin.
- Przedsięwzięcie nie jest również położone na obszarach istotnych dla podtrzymania ciągłości sieci Natura 2000, w tym korytarzy ekologicznych.

**Karta informacyjna przedsięwzięcia
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku
od skrzyżowania z DK92 do skrzyżowania z DW473**

10. Załączniki

1. Plan orientacyjny
2. Wypisy z ewidencji gruntów
3. Mapa ewidencyjna