

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247) zwanej dalej „ustawą ooś” w związku z art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735) zwanej dalej „K.p.a.” oraz § 3 ust. 1 pkt 62, 81 Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących zawsze oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz.1839) po rozpoznaniu wniosku Powiatu Sierpeckiego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, polegającego na „Przebudowie dróg powiatowych nr 3709W Szczutowo- Blizno-Białasy-Troska i 3710W Łukomie-Białasy wraz z budową kanalizacji deszczowej”.

orzekam

- I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie dróg powiatowych nr 3709W Szczutowo- Blizno-Białasy-Troska i 3710W Łukomie-Białasy wraz z budowa kanalizacji deszczowej”
- II. określa warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy ooś oraz nakłada obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 2 lit. b z uwzględnieniem następujących elementów:

1. stosowania sprawnie technicznego sprzętu i urządzenia,
2. materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód,
3. teren zaplecza budowy oraz bazy materiałowej i paliwowej, w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu, zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków powierzchniowych (tj. Dopływ spod Woli Starej, Dopływ spod Dąbkowej Parowy),
4. teren zaplecza budowy odpowiednio przygotować poprzez jednokierunkowe zdjęcie i zdeponowanie w pryzmach wierzchniej warstwy gleby (humusu), a po zakończeniu prac wykorzystać ją do odtworzenia powierzchni biologicznie czynnych,
5. zabezpieczyć się prze przedostaniem się zanieczyszczeń (np. substancji ropopochodnych) do gruntu i wód poprzez uszczelnienie podłoża, a także wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliwa oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania,
6. w sytuacjach takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu, zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania,
7. ścieki bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych) zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty,
8. wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać przez kanalizację deszczową oraz poprzez spływ powierzchniowy do rowów: odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wód na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód,
9. systematycznie czyścić zastosowany system odwodnienia i podczyszczenia wód,
10. prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych,
11. roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne,
12. zdjęta wierzchnia warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekii wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęcia wód podziemnych,
13. teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i

kontenerów do gromadzenia odpadów.

14. odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

15. przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kodeksie przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstąpienie do zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody.

16. bezpośrednio przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdy zaistnieje taka konieczność należy umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją.

17. podczas prowadzenia prac należy zabezpieczyć wykopu w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt,

18. wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 15 sierpnia do 28 lutego, lub w tym okresie pod nadzorem przyrodniczym.

19. drzewa nie przeznaczone do wycinki oraz inne drzewa pozostające w bezpośrednim sąsiedztwie terenu realizacji inwestycji należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami.

UZASADNIENIE

W dniu 06 września 2021 roku Powiat Sierpecki reprezentowany przez pełnomocnika złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, polegającego na „Przebudowie dróg powiatowych nr 3709W Szczutowo- Blizno-Białasy-Troska i 3710W Lukomie-Białasy wraz z budową kanalizacji deszczowej.

Stosownie do treści art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy oś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt, burmistrz, prezydent miasta, a w powyższej sprawie Wójt Gminy Szczutowo.

Na podstawie przedłożonych dokumentów ustalono, iż planowane zamierzenie inwestycyjne należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 1 pkt 62.81 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839): „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w §2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Wypełniając dyspozycję art. 64 ust. 1 ustawy oś Wójt Gminy Szczutowo wystąpił w dniu 14 września 2021 roku pismem znak: RI.6220.11.2021.MG do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku z wnioskiem dotyczącym wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Do w/w wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem Inwestora, informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz informację o liczbie stron postępowania.

W odpowiedzi otrzymano Opinię Sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu nr ZNS/48/2021 z dnia 17 września 2021 roku (data wpływu do Urzędu Gminy - 22.09.2021 r.) znak PPIS/ZNS-4500/50/2908/2021, który uznał że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania

na środowisko dla przedsięwzięcia pn...Przebudowie drogi powiatowej nr 3709W Szczutowo- Blizno-Białasy-Troska i 3710W Lukomie-Białasy wraz z budową kanalizacji deszczowej". Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor zarządu Zlewni we Włocławku dn. 15 października 2021 r. (data wpływu do Urzędu Gminy – 26.10.2021 r.) znak WA.ZZŚ7.435.1.340.2021.AB wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „przebudowa drogi powiatowej nr 3709W Szczutowo-Blizno-Białasy-Troska i 3710W Lukomie -Białasy wraz z budową kanalizacji deszczowej” nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. opinii Dyrektor Zarządu Zlewni we Włocławku wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś oraz wskazał elementy, które uwzględniono w niniejszej decyzji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 29 października 2021 roku, znak WOOS-1.4220.1515.2021.IP wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na „przebudowie drogi powiatowej nr 3709W Szczutowo- Blizno-Białasy-Troska i 3710W Lukomie-Białasy wraz z budową kanalizacji deszczowej” , nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. 1 lub c ustawy ooś oraz wskazał elementy, które uwzględniono w niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę otrzymane opinie oraz po przeprowadzeniu własnej - uwzględniającej uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, Wójt Gminy Szczutowo uznał, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie przebudowie dróg powiatowych nr 3709W Szczutowo- Blizno-Białasy-Troska i 3710W Lukomie-Białasy wraz z budową kanalizacji deszczowej.

O wszczęciu postępowania administracyjnego i o wystąpieniu do organów współdziałających a przed wydaniem decyzji o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań - tut. Urząd zawiadomił wszystkie strony postępowania administracyjnego. W niniejszej sprawie ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 10, stąd zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, w myśl którego strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czterech dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto, zgodnie z art. 36 Kodeksu postępowania administracyjnego, przed upływem ustawowego terminu do załatwienia sprawy w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tut. Urząd zawiadomił strony postępowania o przyczynach niezakończono sprawy w terminie i o nowym terminie załatwienia sprawy.

Planowana inwestycja obejmując przebudowę dróg powiatowych nr 3709W Szczutowo- Blizno-Białasy-Troska i 3710W Lukomie-Białasy przebiegającą przez pięć miejscowości: Blizno, Stara Wola, Białasy, gmina Szczutowo oraz Bryski i Łulomie gmina Rościszewo wraz z budową kanalizacji deszczowej. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosić będzie około 9 770 m.a szacowana powierzchnia jezdni do przebudowy ok. 46 900,0 m².

Przebudowywana droga polegała będzie na wykonaniu nowej nawierzchni asfaltowej na istniejącej drodze i nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystywania terenu. Projektowane są następujące konstrukcje:

Jezdnia:

- warstwa ścieralna - AC 8s – 4 cm;
- warstwa wyrównawcza – AC11w – 3 cm (75kg/1m²);
- istniejąca nawierzchnia jezdni.

Jezdnia o pełnej Konstrukcji na poszerzeniach i skrzyżowaniach:

- warstwa ścieralna – AC 8s – 4 cm;
- warstwa wiążąca - AC 11w – 3 cm;
- warstwa podbudowy – AC 16p – 5 cm;

- podbudowa zasadnicza – mieszanka optymalna 0/31 – 30 cm;
- grunt stabilizowany cementowy 1,5MPa – 10 cm
- grunt rodzimy.

Pobocze

- nawierzchnia – mieszanka optymalna 0/31,5 10 cm;
- istniejąca wyprofilowana i zagęszczona nawierzchnia pobocze.

Zjazd indywidualny gruntowy:

- mieszanka optymalna 0/31 -20 cm.

Chodnik:

- kostka szara fazowana – gr. 6 cm;
- podsypka 1:4 gr. 5 cm;
- pospółka zagęszczona mechanicznie 10 cm.

Dodatkowo do realizacji przewidziano przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych oraz skrzyżowań wykonanie, wykonanie kilku odcinków chodnika, zjazdów indywidualnych i publicznych do działek sąsiadujących z pasem drogowym, które ich nie posiadały.

Odwodnienie pasa drogowego następować będzie w dwojaki sposób – poprzez kanalizację deszczową z wypustami ulicznymi o długości około 1300 m z wypustami ulicznymi oraz przez spływ powierzchniowy do rowów. Kanalizacja deszczowa wykonana zostanie z rur z tworzywa sztucznego PVC-U lub PP w zakresie średnicy DN200-DN500. W skład uzbrojenia wchodzić będą studnie kanalizacyjne betonowe DN1200 i DN500. Rurociągi ułożone zostaną metodą wykopu otwartego.

W otoczeniu drogi występuje zabudowa jednorodzinna i zagrodowa, gospodarstwa rolne, użytki rolne i nieużytki.

Uciążliwość planowanego przedsięwzięcia w fazie realizacji związana będzie z możliwością wystąpienia chwilowej emisji pyłów i gazów oraz hałasu do środowiska. Jednakże oddziaływania te będą miały charakter przejściowy, krótkotrwały i będą ograniczone przez odpowiednią organizację pracy na placu budowy. Maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie powinny charakteryzować się korzystnymi właściwościami akustycznymi. Z kip wynika, że do prac budowlanych wykorzystywane będą maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym oraz zastosowane zostaną tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi projektowania dróg, ulic i mostów oraz polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie poza terenem placu budowy. Wykonywanie napraw sprzętu należy wykonywać w wyspecjalizowanych serwisach, zaś doraźne naprawy przeprowadzane będą na miejscach wyznaczonych na terenie zaplecza budowy, zapewniając zabezpieczenie przed skażeniem gruntu. Pracownicy będą wyposażeni w środki absorpcyjne, takie jak sorbent, które w przypadku jakichkolwiek awarii sprzętu zneutralizują dany wyciek. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie na terenie już zagospodarowanym, na powierzchni utwardzonej w celu minimalizacji niebezpieczeństwa skażenia gruntu i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi.

Woda do celów pitnych dostarczana będzie w pojemnikach z tworzyw sztucznych. Woda do mycia rąk dostarczana będzie w przenośnych toaletach Typu TOI-TOI z wbudowanymi zbiornikami na wodę.

Ścieki socjalno-bytowe powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone w przenośnych szambach sanitarnych typu TOI-TOI i okresowo wywożone przez wyspecjalizowaną do tego firmę. W ramach przedmiotowej inwestycji konieczne będzie wykonanie wykopów niezbędnych do montażu przepustów o przekroju kołowym wraz z umocowaniem wlotu i wylotu, a także ułożeniem rurociągów kanalizacyjnych oraz montażu studni i wypustów ulicznych. Głębokość ułożenia sieci kanalizacyjnej oraz montażu studni i wypustów ulicznych- od 1,2 m do 3,0 m, nie będzie wymagało odwodnienia.

W związku z prowadzeniem prac przy budowie planowanej inwestycji mogą powstawać następujące rodzaje odpadów:

- odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej: gruz z rozbiórki nawierzchni jezdni,
- opakowania z tworzyw sztucznych, różnego rodzaju materiały, które będą dostarczane w opakowaniach z tworzyw sztucznych(folia),
- opakowania z papieru i tektury,
- odpady komunalne,
- szlam ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości.

Prognozowane ilości odpadów (Mg):

odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej: gruz z rozbiórki nawierzchni

jezdni w których wykonywane będą prace – około 15000 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy,

- opakowania z tworzyw sztucznych, różnego rodzaju materiały, które będą dostarczane w opakowaniach z tworzyw sztucznych (folia) - około 0,3 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy,
- opakowania z papieru i tektury - około 0,3 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy ,
- odpady komunalne - około 0,9 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy,
- szlam ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości - około 1,8 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy .

Odpady wytworzone na etapie realizacji inwestycji w wyniku prowadzenia planowanych prac remontowych i budowlanych będą magazynowane selektywnie, w sposób chroniący środowisko przed zanieczyszczeniem, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom do zagospodarowania. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie w specjalnych pojemnikach. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku i unieszkodliwiania powinien się odbywać z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych.

Ryzyko awarii na etapie budowy jest minimalne, ponieważ stosowany sprzęt będzie sprawdzony i w dobrym stanie technicznym.

Eksplatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu pochodzących z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa i budowa silnika. Realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, co może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza i emisji hałasu. Podczas eksploatacji woda nie będzie wykorzystywana. Wody opadowe będą odprowadzane z powierzchni drogi przez spływ powierzchniowy jezdni, rozdeszczenie na poboczach oraz częściowo poprzez kanalizację deszczową oraz istniejące rowy przydrożne.

Podczas eksploatacji inwestycji powstaną następujące odpady:

- odpady z czyszczenia ulic i placów,
- odpady ze studzienek kanalizacyjnych i osadników.

W trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka poważnej awarii przemysłowej.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach lęgowych oraz przy ujściu rzek.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych PLRW200017275629 – Urszulewka z jez. Urszulewskim i Szczutowskim, PLRW2000172756389 -Dopływ spod Woli Starej oraz PLRW200020275639 – Skrwa do Chraponianki do Sierpienicy bez Sierpienicy.

Dla JCWP PLRW20017575629 – Urszulewka z jez. Urszulewskim i Szczutowskim oraz dla JCWP PRLW2000172756389 – Dopływ spod Woli Starej aktualny stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Dla przedmiotowych JCWP wyznaczono deregację 4(7) na podstawie art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/Wę, którą uzasadnia się następująco: Kanał Blizno – zapewnienie odpowiedniej przepustowości koryta w km 3+955 -10+655 dm. Szczutowo.

Dla JCWP PRL200020275639 Skrwa od Chraponianki do Sierpienicy bez Sierpienicy aktualny stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożony. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono delegację 4(4)-1 na podstawie art. 4 ust. 4 i 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrażane działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2021. Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych.

Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych. Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200048, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów stan ilościowy i chemiczny określono jako dobry. Rozpatrywana JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z dnia 28 listopada 2016 r., poz. 1911 i 1958).

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami góorskimi i leśnymi.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego. Zgodnie z art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2021 poz. 624) studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art. 171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2018 poz. 2268 z późn. zm.) map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek.

Przedsięwzięcie znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Przyczecze Skrzy Prawej, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 17 Wojewody Mazowieckiego z dnia 27 lipca 2006 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Przyczecze Skrzy Prawej (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 157, poz. 6154, ze zm.). Zgodnie z ww. rozporządzeniem w Obszarze Chronionego Krajobrazu Przyczecze Skrzy Prawej znajduje się m.in. Realizacja przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Jednak zgodnie z art 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098) zakazy wprowadzone na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Najbliżej położonym obszarem Natura 2000, obszar specjalnej ochrony ptaków Doliny Wkry i Mławki PLB140008, znajdującej się w odległości około 7,5 km od planowanej inwestycji.

W ramach prowadzonych prac planuje się wyciekę około 330 drzew, znajdujących się na rozpatrywanym terenie oraz wycinkę przydrożnych krzewów i odrostów. Planowana Inwestycja przebiega przez tereny zabudowy siedliskowej i pól uprawnych. Zbiorowiska można tu zaliczyć do klasy zbiorowisk pól uprawnych oraz terenów ruderalnych. Charakter i struktura zbiorowisk roślinnych, na terenie przeznaczonym pod inwestycję, w wysokim stopniu ogranicza potencjalną możliwość wystąpienia gatunków cennych w przyszłości.

W związku z powyższym uznano, że przedmiotowa rozbudowa nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze oraz że nałożone obowiązki przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na uwarunkowania przyrodnicze nie jest konieczne, a także że nałożone warunki zminimalizują oddziaływanie przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia, a także założenia przedstawione w KIP, realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralności ww. obszaru Natura 2000, a tym samym na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz zwiększenia wrażliwości elementów środowiska przyrodniczego na ewentualne zmiany klimatyczne obszaru. W rejonie oddziaływania inwestycji nie występują siedliska lęgowe.

Z uwagi na lokalizację inwestycji w sąsiedztwie terenów rolnych nałożono warunek nr 15. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183, ze zm.), w stosunku do dziko występujących zwierząt objętych ochroną, obowiązuje szeroki zakres. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie lub Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska mogą wydać decyzję zezwalającą na czynności podlegające zakazom, w trybie i na zasadach określonych ww. ustawą. W przypadku gatunków objętych ochroną ścisłą, gatunków ptaków oraz gatunków wymienionych w załączniku IV dyrektywy Rady 92/43EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory muszą być spełnione konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogi związane z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska.

Wnikliwa analiza możliwości realizacji planowanych działań w kontekście przepisów dotyczących ochrony gatunkowej i możliwości uzyskania derogacji leży w gestii Inwestora. Jednocześnie informuje się, że

zgodnie z art. 131 pkt 14 ww. ustawy, kto bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom narusza zakazy w stosunku do roślin, zwierząt lub grzybów objętych ochroną gatunkową podlega karze aresztu lub grzywny. W celu ochrony zwierząt wskazano konieczność zastosowania odpowiednich zabezpieczeń wykopów powstałych podczas realizacji inwestycji. W celu ograniczenia śmiertelności zwierząt mogących występować w terenie inwestycji, nakazano umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu robót, a w razie konieczności ich przeniesienie w dogodne siedliska. Powyższe warunki ograniczają również śmiertelności zwierząt na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi w obrębie którego nie występują chronione siedliska fauny i flory.

Gęstość zaludnienia na terenie Gminy Szezutowo jest mała i wynosi 38 osób/km² (wg danych GUS z 2020 roku).

Mając na uwadze położenie inwestycji oraz wielkość przewidywanej emisji komunikacyjnej uważa się, że nie będzie miała ona znaczenia w sensie oddziaływania transgranicznego.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Dzięki przebudowie nastąpi poprawa stanu technicznego nawierzchni, poprawa komunikacji, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi.

W/w inwestycja nie wpłynie na walory przyrodnicze i krajobrazowe, biorąc pod uwagę istniejące użytkowanie terenu. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny. Ponadto skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz wykorzystywanie zasobów naturalnych, emisji jak też występowanie innych uciążliwości jest znikome.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania orzeczono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy o oś. w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 i 1a. Stosownie do zapisu ust. 1a, w decyzji właściwy organ może określić warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c.

Stosownie do zapisu § 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko „do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b 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, stosuje się przepisy dotychczasowe”.

Na podstawie art. 84 ust. 2 ustawy o oś charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a ww. ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

2. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu, o którym mowa w art. 72 ust. 3 ww. ustawy, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia,

w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

3. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku za pośrednictwem Wójta Gminy Szczutowo w ciągu 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Załączniki:

Załącznik Nr 1 – charakterystyka przedsięwzięcia

Wójt Gminy
mgr Andrzej Twardowski

Otrzymują:

1. K. Bartczak – pełnomocnik Powiatu Sierpeckiego
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie /zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego/
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Henryka Sienkiewicza 3
00-015 Warszawa
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sierpcu
ul. Piastowska 24a
09-200 Sierpc
5. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Dyrektor Zarządu Zlewni we Włocławku
ul. Okrzei 74 A
87-800 Włocławek
6. A/a

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz.247) charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowana inwestycja obejmuje przebudowę dróg powiatowych nr 3709W Szczutowo – Blizno – Białasy - Troska i 3710W Łukomie – Białasy przebiegających przez pięć miejscowości: Blizno, gm. Szczutowo, Stara Wola, gm. Szczutowo, Białasy, gm. Szczutowo, Bryski, gm. Rościszewo, Łukomie, gm. Rościszewo, powiat sierpecki wraz z budową kanalizacji deszczowej.

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, ze względu na fakt, iż zostało ono wymienione w §3 ust. 1 pkt 62 i 81 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

62) „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;

82) „sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem: a) przebudowy tych sieci metodą bezwykopową,

b) sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym,

c) przyłączy do budynków”.

W celu doprowadzenia istniejącej drogi do wymaganych parametrów projektuje się:

- | | |
|------------------------------------|---|
| - klasa techniczna drogi | L |
| - prędkość projektowa | Vp 50 |
| - ilość pasów ruchu | 2 pasy ruchu |
| - szerokość jezdni | 5,5m, 6,0m (w miejscach projektowanych chodników) z miejscowymi poszerzeniami na łukach drogi |
| - pochylenie poprzeczne na prostej | 2% |
| - kategoria ruchu | KR 1-2 |

Istniejąca droga powiatowa spełnia swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny.

Przebudowa istniejącej drogi ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie hałasu,

ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi.

Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni, ze względu na zły stan techniczny wpłynie na: zmniejszenie zapylenia, dzięki obniżeniu oporów toczenia pojazdów nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji drogi po przebudowie. Wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji nieprzyjaznych środowisku do gruntu.

Roboty będą wykonywane w obrębie istniejących obiektów drogowych. W ich trakcie nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny.

Przebudowa drogi polegała będzie na wykonaniu nowej nawierzchni asfaltowej na istniejącej drodze i nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu.

Przyjęte parametry techniczne dot. drogi zapewnią poprawną statykę drogi oraz ekonomikę kosztów budowy. Są zgodne z katalogiem projektowania typowych nawierzchni drogowych. Powierzchnia warstwy jezdnej i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny.

Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które będzie występować w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako chwilowe, o niewielkim natężeniu, skoncentrowane wyłącznie wzdłuż trasy inwestycji, przesuujące się wraz z prowadzonymi pracami.

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

Inwestycja prowadzona będzie na terenie:

- działki ewid. nr 92/1 w m. Blizno, obręb nr 0004 Blizno, gm. Szczutowo, powiat sierpecki,
- działki ewid. nr 407/1, 407/2, 407/3, 361/2, 165/12, 288, 165/8, 165/10, 186/4, 186/6, 188, 128/3, 328, 329, 346 w m. Stara Wola, obręb nr 0026 Wola Stara, gm. Szczutowo, powiat sierpecki,
- działki ewid. nr 153, 29, 17 w m. Białasy, obręb nr 0002 Białasy, gm. Szczutowo, powiat sierpecki,
- działki ewid. nr 115/1 w m. Bryski, obręb nr 0005 Bryski, gm. Rościszewo, powiat sierpecki,
- działki ewid. nr 103, 195, 62, 24, 173, 174 w m. Łukomie, obręb nr 0012 Łukomie, gm. Rościszewo, powiat sierpecki

Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi ok. 9 770,0 m, a szacowana powierzchnia jezdni do przebudowy ok. 46 900,0 m². Dodatkowo do realizacji przewidziano przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych oraz skrzyżowań, wykonanie kilku odcinków chodnika, zjazdów indywidualnych i publicznych do działek sąsiadujących z pasem drogowym, które ich nie posiadały, a także kanalizacji deszczowej o długości około 1300m wraz z wpustami ulicznymi.

Odwodnienie pasa drogowego następować będzie w dwojaki sposób - poprzez kanalizację deszczową z wpustami ulicznymi oraz przez spływ powierzchniowy do rowów.

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi nie ulega zmianie. Projektowane obiekty nie zakłóca istniejącego wykorzystania terenu.

W ramach prowadzonych prac planuje się wycinkę ok. 330 drzew znajdujących się na rozpatrywanym terenie oraz wycinkę przydrożnych krzaków i odrostów.

3. Rodzaj technologii

Stosowana technologia będzie technologią typową stosowaną w budownictwie drogowym. Realizacja inwestycji odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania.

Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

KONSTRUKCJE:

Jezdnia

- warstwa ścieralna - AC 8s – 4cm
- warstwa wyrównawcza – AC 11w – 3cm (75kg/1m²)
- istniejąca nawierzchnia jezdni

Jezdnia o pełnej konstrukcji na poszerzeniach i skrzyżowaniach

- warstwa ścieralna - AC 8s – 4cm
- warstwa wiążąca – AC 11w – 3cm
- warstwa podbudowy – AC 16p – 5cm
- podbudowa zasadnicza – mieszanka optymalna 0/31 – 30cm
- grunt stabilizowany cementem 1,5MPa – 10cm
- grunt rodzimy

Pobocze

- nawierzchnia – mieszanka optymalna 0/31,5 – 10cm
- istniejąca wyprofilowana i zagęszczona nawierzchnia pobocze

Zjazd indywidualny gruntowy

- mieszanka optymalna 0/31 – 20cm

Chodnik:

- kostka szara fazowana – gr. 6cm
- podsypka 1:4 gr. 5cm
- pospółka zagęszczona mechanicznie – 10cm

Kanalizacja deszczowa wykonana zostanie z rur z tworzywa sztucznego PVC-U lub PP w zakresie średnic DN200-DN500. W skład uzbrojenia wchodzić będą studnie kanalizacyjne betonowe DN1200 i DN500. Rurociągi ułożone zostaną metodą wykopu otwartego.

Wykonanie kanalizacji nie spowoduje naruszenia istniejących terenów zielonych i nie wpłynie na wody powierzchniowe i podziemne. Planowana inwestycja nie spowoduje obniżenia leja depresji, w związku z czym warunki wodne oraz wodno-głebowe pozostaną nienaruszone.

W ramach przedmiotowej inwestycji konieczne będzie wykonanie wykopów niezbędnych do montażu przepustów o przekroju kołowym wraz z umocnieniem wlotów i wylotów, a także ułożenia

rurociągów kanalizacyjnych oraz montażu studni i wpustów ulicznych. Głębokość ułożenia sieci kanalizacyjnej oraz montażu studni i wpustów ulicznych – od 1,2 m do 3,0 m.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się zagospodarowania wód opadowych i roztopowych ze względu na fakt, iż w czasie opadów oraz roztopów nie będą wykonywane żadne roboty związane z wykonywaniem przedmiotowego zadania.

Prace przy przebudowie drogi są pracami wysokiego ryzyka i wykonywanie ich w pasie drogowym, na dodatek w niesprzyjających warunkach atmosferycznych w postaci deszczu, śniegu, czy też roztopów niesie za sobą zagrożenie dla pracowników firmy wykonawczej ze strony osób poruszających się przebudowywanym odcinkiem drogi.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie planuje się zastosowania urządzeń podczyszczających wody pochodzące z pasa drogowego oraz obiektów drogowych (w postaci separatorów substancji ropopochodnych i osadników zawieszin).

Biorąc pod uwagę kategorię drogi oraz ilość poruszających się po niej pojazdów prawdopodobieństwo przekroczenia maksymalnych poziomów substancji ropopochodnych w wodach pochodzących z pasa drogowego jest niskie.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Wariant zerowy (wariant zaniechania)

Na drodze powiatowej występują nierówności oraz ubytki, w których w okresie opadów gromadzą się wody deszczowe, natomiast w okresie letnim powodują pylenie nawierzchni.

W przypadku niepodejmowania realizacji planowanej inwestycji (wariant zerowy) należy liczyć się z możliwością wypadków drogowych oraz stałym pogarszaniem się stanu technicznego drogi, przekładającego się na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu.

Wariant proponowany przez wnioskodawcę (wariant realizacji)

Wybór możliwych wariantów trasy drogi powiatowej jest w zasadzie ograniczony do przyjęcia przebiegu zgodnie z istniejącym śladem. Droga przebiega tradycyjnie od wieków utartym szlakiem komunikacyjnym, według którego wykształciły się stałe formy osiedli ludzkich.

Wariantem proponowanym przez inwestora jest pełna realizacja zadania tj.

- przebudowa drogi na długości ok. 9 770,0m (powierzchnia jezdni do przebudowy ok. 46 900,0m²),
- przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych oraz skrzyżowań,
- wykonanie kilku odcinków chodnika, a także zjazdów indywidualnych i publicznych do działek sąsiadujących z pasem drogowym, które ich nie posiadały,
- odwodnienie pasa drogowego poprzez wpusty uliczne i kanalizację deszczową oraz przez spływ powierzchniowy do rowów.

Wariant przedsięwzięcia przewidywany do budowy zawiera wszystkie podstawowe zabezpieczenia dla tego typu instalacji. Są to metody powszechnie stosowane w krajowych rozwiązaniach technologicznych dla tego typu inwestycji. Niweleta drogi zaprojektowana została w oparciu o dostosowanie do wysokości istniejących zjazdów oraz istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę drogi oraz ekonomikę kosztów budowy. Są

zgodne z katalogiem projektowania typowych nawierzchni drogowych. Wykonana nawierzchnia zabezpieczać będzie drogę przed rozmywaniem w czasie padających, ulewnych deszczy. Powierzchnia warstwy jezdnej i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to również wariant zaproponowany przez wnioskodawcę ze względu na:

- obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego oraz obniżenie poziomu spalania paliw poprzez upłynnienie jazdy pojazdów.

Ze względu na istotną poprawę warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości w jej otoczeniu nie przewiduje się innych wariantów niż opisany w karcie informacyjnej.

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

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, a także rury kanalizacyjne wraz ze studniami i wpustami ulicznymi. Poza tym niezbędne będą: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody.

Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z agregatów prądotwórczych. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię ciepłą oraz gazową.

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców.

Ilości poszczególnych materiałów budowlanych oraz paliwa do pracy maszyny i pojazdów mechanicznych obsługujących budowę, energii elektrycznej oraz wody – określona zostanie bezpośrednio przed rozpoczęciem prac budowlanych.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Istniejąca droga powiatowa spełnia swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny.

Przebudowa istniejącej drogi ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi.

Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań.

Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni, ze względu na zły stan techniczny wpłynie na:

zmniejszenie zapylenia, dzięki obniżeniu oporów toczenia pojazdów nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji drogi po przebudowie. Wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji nieprzyjaznych środowisku do gruntu.

Roboty będą wykonywane w obrębie istniejących obiektów drogowych. W ich trakcie nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny.

Emisja hałasu może krótkotrwale oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych po tym okresie emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu.

Przy realizacji inwestycji przewidziane zostały następujące rozwiązania techniczne chroniące środowisko:

- w celu zredukowania emisji hałasu i zanieczyszczeń do atmosfery prace budowlane prowadzone będą przy użyciu maszyn znajdujących się w dobrym stanie technicznym. Ograniczona będzie jednoczesność ich pracy, na czas postoju silniki będą wyłączane;
- dla uniknięcia zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych będą używane maszyny i sprzęt z szczelnymi układami na płyny eksploatacyjne;
- teren po zapleczu budowy i parku maszynowym zostanie przywrócony do stanu pierwotnego;
- zorganizowanie placu budowy i zaplecza technicznego w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni;
- zlokalizowanie bazy materiałowo-sprzętowej na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed możliwością przedostania się szkodliwych substancji do środowiska wodno-gruntowego;
- przewidziane w ramach przedsięwzięcia do zastosowania technologie i materiały są obojętne ekologicznie, w czasie eksploatacji nie spowodują zanieczyszczenia środowiska;
- wybrane materiały i technologia wykonania rurociągów gwarantują całkowitą szczelność układu, odporność na agresywne działanie ścieków bytowych i długotrwałą bezawaryjną eksploatację;

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

a) Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:

Planowane przedsięwzięcie nie będzie wprowadzało do środowiska naturalnego substancji powodujących jego zmiany.

Ilość ścieków socjalno-bytowych, które będą powstawać na etapie realizacji inwestycji jest trudna w chwili obecnej do przewidzenia ze względu na brak danych odnośnie planowanej ilości zatrudnionych przy realizacji pracowników, jednak wiadomym jest, że ścieki te będą gromadzone w przenośnych szczelnych sanitariatach typu TOI-TOI i okresowo wywożone przez wyspecjalizowaną i uprawnioną do tego firmę.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się powstawania ścieków socjalno – bytowych, ze względu na fakt, że inwestycja ta jest bezobsługowa i nie wymaga zatrudniania ani jednego pracownika.

b) Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Planowane przedsięwzięcie nie będzie wprowadzało do środowiska naturalnego substancji powodujących jego zmiany.

c) Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Wody opadowe będą odprowadzane z powierzchni drogi poprzez spływ powierzchniowy jezdnią, rozdeszczenie na poboczach oraz częściowo poprzez kanalizację deszczową oraz istniejące rowy przydrożne.

Ilość wód opadowych – uzależniona od warunków atmosferycznych.

d) Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

W czasie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą niewielkie ilości odpadów budowlanych, przede wszystkim opakowania po materiałach budowlanych, a także resztki materiałów budowlanych oraz odpady komunalne. Na placu budowy zostanie wydzielone miejsce do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów, które będą gromadzone w sposób selektywny. Wytworzone odpady będą przekazywane podmiotom posiadającym wymagane prawem decyzje administracyjne w zakresie gospodarowania odpadami. Właściwa organizacja placu budowy oraz lokalizacja miejsc magazynowania odpadów powinna zapewnić prawidłową gospodarkę odpadami.

Wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady nie będą miały wpływu na środowisko, gdyż będą one poddane segregacji i magazynowaniu w wydzielonym miejscu, w sposób bezpieczny dla środowiska, zapewniając ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty. Ponadto podczas realizacji inwestycji nie będą wytwarzane odpady o charakterze niebezpiecznym.

W związku z powyższym można stwierdzić, że projektowana inwestycja nie będzie negatywnie wpływać na ludzi, rośliny i zwierzęta. Planowana inwestycja przebiega w ciągu komunikacyjnym, w najbliższym otoczeniu nie występują inne działania o podobnym charakterze, dlatego należy stwierdzić, że inwestycja nie będzie negatywnie wpływać na środowisko.

W czasie realizacji inwestycji powstaną następujące odpady:

Rodzaj odpadu	Kod odpadu, prognozowana ilość w Mg, jednostka czasu	Źródło powstawania	Uwagi
opakowania z papieru i tektury	15 01 01 (ok. 0,3 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	odpady wytwarzane głównie przez pracowników zatrudnionych na budowie	Odpady te będą gromadzone w wyznaczonym miejscu i na bieżąco będą przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku.
opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02 (ok. 0,3 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	różnego rodzaju materiały będą dostarczane w opakowaniach z tworzyw sztucznych (folia)	Odpady te będą gromadzone w sposób uniemożliwiający ich roznoszenie poza teren inwestycji w szczególności na skutek wiatru. Odpady te będą na bieżąco przekazywane

			uprawnionym odbiorcom do odzysku.
niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01 (ok. 0,9 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	odpady wytwarzane przez pracowników zatrudnionych na budowie	Odpady te będą gromadzone w sposób uniemożliwiający niekontrolowane przedostawanie się ich do środowiska. Odpady te będą na bieżąco przekazywane uprawnionym odbiorcom.
szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	20 03 04 (ok. 1,8 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	odpady wytwarzane przez pracowników zatrudnionych na budowie; odpady będą stanowić zawartość zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	Odpady te będą na bieżąco odbierane przez podmioty posiadające wymagane prawem zezwolenia.
odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81 (ok. 15000 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	gruz z rozbiórek nawierzchni jezdni, w których wykonywane będą prace	Odpad przeznaczony zostanie do utwardzenia powierzchni terenów. W przypadku braku możliwości całkowitego wykorzystania na terenie inwestycji pozostała część zostanie przekazana odbiorcom posiadającym zezwolenia na odbiór tego odpadu.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. 2020 poz. 10) wszystkie z wyżej wymienionych rodzajów odpadów nie są uznawane za odpady niebezpieczne, w związku z tym mogą być składowane na składowisku odpadów. Odpady pochodzące z remontów i przebudowy dróg w postaci betonu, gruzu betonowego lub ceglanego, odpady ceramiczne oraz gleba i ziemia, w tym kamienie mogą zostać wykorzystane do wzmocnienia powierzchni istniejących dróg oraz poboczy, co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. 2015 poz. 796). Odpady te przed ich zastosowaniem należy poddać kruszeniu w celu dostosowania ich składu granulometrycznego do realizacji przedsięwzięcia. Wypełnianie lub utwardzenie odpadami może być prowadzone do rzędnych przyległych terenów nieprzekształconych.

Odpady w postaci szlamów ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości odbierane będą przez podmioty posiadające wymagane prawem zezwolenia, a następnie transportowane do oczyszczalni ścieków w celu ich unieszkodliwienia.

e) Ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

Do budowy projektowanej inwestycji użyte zostaną:

- koparko – ładowarki,
- zagęszczarki,
- spycharki,
- równiarki,
- frezarki do asfaltu,
- walec drogowy,
- rozścielacz do asfaltu,
- przecinarka,
- skrapiaarka,
- samochody dostawcze,
- agregaty prądotwórcze,
- i inne sprzęty towarzyszące.

W fazie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się instalacji urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, wytwarzających odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwość.

Opis zaplecza budowy:

- na etapie realizacji przedsięwzięcia zaplecze budowy należy zlokalizować na terenie już zagospodarowanym, na powierzchni utwardzonej w celu minimalizacji niebezpieczeństwa skażenia gruntu i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi;
- maszyny i sprzęt używany podczas prac budowlanych powinien być garażowany na wyznaczonym do tego celu placu, na terenie zaplecza budowy;
- roboty budowlane i montażowe organizować w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów. Wytworzone odpady budowlano-montażowe segregować i magazynować w wydzielonym miejscu w sposób bezpieczny dla środowiska, zapewniając ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty; W przypadku wycieków produktów ropopochodnych do gruntu, należy zebrać zanieczyszczony grunt i przekazać go wyspecjalizowanej firmie do neutralizacji;
- na czas budowy należy zorganizować zaplecze socjalno-sanitarne dla pracowników wykonujących roboty oraz zapewnić prawidłowe gospodarowanie ściekami o charakterze bytowym z zaplecza budowy (zaleca się wykorzystywanie przenośnych urządzeń sanitarnych WC, regularnie opróżnianych przez specjalistyczną firmę);
- na potrzeby pracowników dokonujących przebudowy do celów pitnych dostarczana będzie woda konfekcjonowana w pojemnikach z tworzyw sztucznych. Woda do mycia rąk dostępna będzie w przenośnych toaletach typu TOI- TOI z wbudowanymi zbiornikami na wodę;

Na etapie budowy ważny jest plan organizacji pracy, który ma na celu zminimalizowanie prawdopodobieństwa wystąpienia zanieczyszczenia środowiska. W tym celu należy:

- a) oszczędnie gospodarować terenem,

b) zorganizować zaplecze budowy w sposób zabezpieczający podłoże przed zanieczyszczeniem, m.in.:

- należy utwardzić teren, na którym będzie zlokalizowane zaplecze,
- strefy, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca przechowywania materiałów (np. paliwa, materiały smarne) należy uszczelnić (wyłożyć materiałami izolacyjnymi) przed ewentualnym przedostaniem się substancji do środowiska gruntowo-wodnego,
- zaplecze budowy należy wyposażyć w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty,
- odpady należy segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty,
- sprzęt budowlany i transportowy używany w związku z budową drogi powinien być w dobrym stanie technicznym (bez wycieków paliwa), który po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju zapewniające ochronę powierzchni ziemi przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego,
- w przypadku niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych wykonawca powinien dysponować środkami do ich neutralizacji jak np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty,

Pewne zagrożenie dla gruntu i wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych, nie zaś na etapie eksploatacji inwestycji. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (koparki, walców, zagęszczarek itp.). Składowanie substancji mogących skażać górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne.

Aby zminimalizować występowanie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa, dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, aby:

- sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych był sprawny (bez wycieków paliwa i olejów),
- materiały użyte do budowy nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- wprowadzono zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt.

Podczas ewentualnej awarii należy zabezpieczyć grunt w miejscu wykonywania robót przed zanieczyszczeniem substancjami niebezpiecznymi pochodzącymi z uszkodzonych maszyn.

W przypadku wycieków produktów ropopochodnych do gruntu, należy zebrać zanieczyszczony grunt i przekazać go wyspecjalizowanej firmie do neutralizacji.

Wykonanie napraw sprzętu należy zlecać wyspecjalizowanemu serwisowi, zaś doraźne naprawy należy przeprowadzać na miejscach wyznaczonych na terenie zaplecza budowy, zapewniającym zabezpieczenie przed skażeniem gruntu.

Tankowanie pojazdów, sprzętu będą się odbywać poza terenem placu budowy.

f) Ilości i rodzaje wprowadzanych substancji do powietrza, wód i gleby

Planowane przedsięwzięcie nie będzie wprowadzało substancji do powietrza, wód i gleby.

Opis oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie jego realizacji i eksploatacji w zakresie emisji hałasu i emisji substancji do powietrza

ETAP REALIZACJI

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno – asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych musi się odbywać w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty jakie zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Ze względu na zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa drogi wraz z budową kanalizacji deszczowej w trakcie jej realizacji, mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko, będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i przemijające. Uciążliwości te i niekorzystne oddziaływanie na otoczenie planowanej inwestycji nie dają się całkowicie wyeliminować.

Możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko na etapie realizacji będą następujące:

Ochrona powierzchni ziemi

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi planuje się osiągnąć poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska. Wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku przez uprawniony podmiot, poza teren przedsięwzięcia.

Zminimalizowanie ryzyka wycieku substancji niebezpiecznych takich jak oleje, benzyna, związane będzie z używaniem na terenie budowy urządzeń i maszyn w należyтым stanie technicznym.

Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

W pierwszej kolejności przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należyтым stanie technicznym, a także odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza budowy i bazy sprzętowej, tak, aby zminimalizować szkodliwość ewentualnych wycieków eksploatacyjnych i awaryjnych. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się również zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety.

Ochrona przed hałasem

W trakcie robót drogowych i budowlanych występuje nieunikniony, wzmożony hałas związany z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Korzystanie z dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego, posiadającego właściwe atesty i będącego w należyтым stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robót. Planuje się również zaniechanie prowadzenia hałaśliwych prac w nocy by

zmniejszyć uciążliwości w czasie trwania przebudowy drogi.

Ochrona powietrza atmosferycznego

W trakcie budowy do atmosfery będą emitowane typowe zanieczyszczenia związane z korzystaniem z mechanicznego sprzętu budowlanego i samochodów. Formą zanieczyszczania powietrza będzie także pylenie z dróg i powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja ta skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat na etapie jego realizacji będzie czasowe i ustanie po zakończeniu prac budowlanych.

ETAP EKSPLOATACJI

W celu ograniczania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko w trakcie jego eksploatacji zastosowane będą następujące rozwiązania:

Ochrona powierzchni ziemi

Nieuniknionym jest, że w wyniku korzystania z drogi przez pojazdy, gleby w bliskim sąsiedztwie drogi zanieczyszczane będą spalinami i cząstkami materiałów ściernych (jezdni, opon). W trakcie eksploatacji powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi np. odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych, odpadowa masa roślinna.

Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych.

W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie planuje się zastosowania urządzeń podczyszczających wody pochodzące z pasa drogowego oraz obiektów drogowych (w postaci separatorów substancji ropopochodnych i osadników zawiesin).

Biorąc pod uwagę kategorię drogi oraz ilość poruszających się po niej pojazdów prawdopodobieństwo przekroczenia maksymalnych poziomów substancji ropopochodnych w wodach pochodzących z pasa drogowego jest niskie.

Ochrona przed hałasem

Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynności jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska.

Ochrona powietrza atmosferycznego

Eksploatacja przedsięwzięcia wiąże się z emisją substancji szkodliwych ze źródeł komunikacyjnych, jednak po realizacji przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni

sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową prędkością optymalną, emisja ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją.

Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu.

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

Obiekt sam w sobie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza i ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z krótkotrwałym etapem budowy.

Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

- a) emisja hałasu,
- b) emisja zanieczyszczeń do atmosfery.

a) Emisja hałasu

Wartości dopuszczalnego równoważnego poziomu hałasu w środowisku, ustala się w zależności od istniejącego i planowanego sposobu użytkowania terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, zabudowę związaną z ochroną zdrowia i oświatą oraz terenów ochrony uzdrowiskowej i wypoczynkowo – rekreacyjnej.

Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku określa się odrębnie dla 16 godzin w przedziale godz. 6.00 – 22.00 (pora dzienna) i dla 8 godzin w przedziale godz. 22.00 – 6.00 (pora nocna).

W załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. (Dz. U. 2014, poz. 112) podane są wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Przebudowywana droga przebiega przez tereny zabudowane o zróżnicowanym charakterze zabudowy, w związku z czym wybrano parametry dla danej zabudowy o najniższych dopuszczalnych normach.

Wobec powyższego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przyjęto za dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, związany z hałasami drogowymi:

- w porze dziennej $L_{Aeq} = 61$ dB dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.
- w porze nocnej $L_{Aeq} = 56$ dB.

Oddziaływanie w trakcie realizacji inwestycji

W trakcie budowy inwestycji mogą pojawić się uciążliwości akustyczne związane z prowadzeniem prac budowlanych z użyciem urządzeń mechanicznych. Jest to związane z wykonaniem robót ziemnych i nawierzchniowych oraz zastosowaniem sprzętu drogowego (pojazdów ciężarowych, koparek, zagęszczarek, walców do zagęszczania, przycinarek prefabrykatów). Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią wraz z oddaniem inwestycji do użytku. Ich zminimalizowanie będzie polegało na odpowiedniej organizacji robót, przeprowadzaniu robót w porze dziennej oraz możliwie krótkim okresie trwania budowy.

Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja hałasu skończy się wraz z zakończeniem

poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

Oddziaływanie w trakcie eksploatacji inwestycji

Emisja hałasu w trakcie eksploatacji związana jest z ruchem pojazdów samochodowych. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynności jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska. Uciążliwość akustyczna jest tym większa, im większe jest natężenie ruchu. Mając na uwadze klasę drogi i określoną wielkość natężenia ruchu, a także jej lokalizację nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) na terenach objętych ochroną akustyczną.

b) Emisja zanieczyszczeń do atmosfery

Stan powietrza atmosferycznego w obszarze planowanej inwestycji w głównej mierze zależeć będzie od zanieczyszczeń komunikacyjnych. Komunikacja samochodowa jest źródłem emisji, w których dominuje ditlenek azotu powstający podczas spalania paliw w silnikach. Innymi zanieczyszczeniami komunikacyjnymi są: ołów, benzen oraz ditlenek siarki. Ponadto transport jest źródłem również węglowodorów aromatycznych, węglowodorów alifatycznych, pyłu PM10 oraz tlenków węgla.

Dopuszczalne stężenia substancji zanieczyszczających powietrze zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031) oraz w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 8 października 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2019 r. poz. 1931).

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie realizacji inwestycji

Na etapie prowadzenia prac budowlanych źródłami zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach, uciążliwość placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwają się będą w miarę postępowania prac budowlanych. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót). Etap realizacji inwestycji nie spowoduje trwałych i nieodwracalnych negatywnych zmian w stanie powietrza atmosferycznego.

Poza tym należy wziąć pod uwagę fakt, że wszelkie roboty związane są na ogół z poważnym ograniczeniem ruchu co pociąga za sobą zmniejszenie emisji związanej z normalnym ruchem pojazdów. Można zatem przyjąć, że emisja substancji szkodliwych w fazie realizacji będzie zdecydowanie mniejsza niż w fazie eksploatacji. Ponadto prace związane z fazą przebudowy drogi powodują występowanie jedynie oddziaływań czasowych, bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji, nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko zadba się o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. W przeciwnym wypadku wystąpi wzrost zużycia paliwa oraz ilości wydzielanych spalin i poziomu hałasu. Maszyny i pojazdy nie będą przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach silników, gdyż zwiększa to emisję spalin. Sprzęt używany podczas

robót będzie spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi. Transportowane i składowane na terenie budowy kruszywo i materiały budowlane będą w miarę możliwości przykryte, tak, aby nie generować zapylenia.

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie eksploatacji inwestycji

Stan powietrza atmosferycznego w fazie eksploatacji planowanej inwestycji wiąże się z natężeniem ruchu pojazdów na poszczególnych odcinkach drogi. Mając na względzie klasę drogi i obecne natężenie ruchu na drodze, uznać można, że inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie znaczącym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu. W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonana zostanie nowa nawierzchnia na istniejącej drodze asfaltowej (warstwa wyrównawcza i ścieralna), przez co nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się po drodze pojazdów. Biorąc powyższe pod uwagę, uwzględniając klasę drogi oraz niewielkie natężenie ruchu pojazdów, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń w zakresie emisji substancji do powietrza.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Planowana inwestycja nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko ze względu na jej lokalny charakter.

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

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana:

- w miejscowości uzdrowskiej,
- na terenie objętym ochroną konserwatorską,
- na terenie górniczym, terenie zagrożonym osuwaniem się mas ziemnych.

Obszar planowanej inwestycji zlokalizowany jest na terenie podlegającym ochronie przyrody, tj. na Obszarze Chronionego Krajobrazu – Przyczecze Skrwy Prawej. Dla projektowanej inwestycji nie planuje się obszaru ograniczonego użytkowania. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze. Zaplanowane prace będą odbywać się na terenie zurbanizowanym wśród zabudowy mieszkaniowej, co nie będzie miało bezpośredniego wpływu na środowisko. Podczas realizacji inwestycji nie będą wytwarzane, emitowane substancje pyłowe, płynne, a także hałas i inne zakłócenia.

W zasięgu oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia nie występują: obszary wodno – błotne oraz inne obszary o niskim zaleganiu wód podziemnych, obszary wybrzeży, obszary górskie i leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne i architektoniczne, obszary przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Na terenie projektowanego przedsięwzięcia występują budynki jednorodzinne i gospodarcze. Projektowana przebudowa drogi nie wpłynie na pogorszenie środowiska, pozostanie również bez wpływu na kryterium wykorzystania przylegających terenów. Projektowana inwestycja nie zmienia sposobu zagospodarowania terenu.

Weryfikacja inwestycji względem jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych zgodnie z obecnie obowiązującym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 2016, poz. 1911):

Teren, na którym zlokalizowana zostanie inwestycja znajduje się na obszarze dorzecza Wisły – zgodnie z obecnie obowiązującym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

Omawiany obszar znajduje się w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem: PLGW200048, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły, obszar dorzecza Wisły, RZGW w Warszawie. Stan ilościowy jednolitych części wód podziemnych oraz stan chemiczny oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych (ocena ryzyka – niezagrożona).

Omawiany teren znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem:

- PLRW200017275629 o nazwie Urszulewka z jeziora Urszulewskim i Szczutowskim, region wodny Środkowej Wisły, obszar dorzecza Wisły, RZGW w Warszawie.

W w/w planie w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych rozpatrywana naturalna część wód powierzchniowych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych (ocena ryzyka- niezagrożona, stan lub potencjał JCW – zły);

- PLRW2000172756389 o nazwie Dopływ spod Woli Starej, region wodny Środkowej Wisły, obszar dorzecza Wisły, RZGW w Warszawie.

W w/w planie w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych rozpatrywana naturalna część wód powierzchniowych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych (ocena ryzyka- niezagrożona, stan lub potencjał JCW – zły);

- PLRW200020275639 o nazwie Skrwa od Chroponianki do Sierpienicy bez Sierpienicy, region wodny Środkowej Wisły, obszar dorzecza Wisły, RZGW w Warszawie.

W w/w planie w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych rozpatrywana naturalna część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych (ocena ryzyka- zagrożona, stan lub potencjał JCW – zły);

Identyfikacja celów środowiskowych dla wód, na które przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać zgodnie z art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 obowiązującej ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2020 r. poz. 310 ze zm.):

Obowiązująca ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. z 2020r. poz. 310 ze zm.) zawiera n/w zapisy:

Art. 56. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego.

Art. 57. Celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Art. 59. Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest:

- 1) zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń;
- 2) zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu;
- 3) ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Art. 61. 1. Celem środowiskowym dla obszarów chronionych jest osiągnięcie norm i celów wynikających z przepisów, na podstawie których te obszary chronione zostały utworzone, przepisów ustanawiających te obszary lub dotyczących tych obszarów, o ile nie zawierają one w tym zakresie odmiennych uregulowań.

2. Cel środowiskowy, o którym mowa w ust. 1, realizuje się w szczególności przez podejmowanie działań zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

Celem środowiskowym dla JCWP rzecznych w zakresie stanu chemicznego jest dobry stan chemiczny. Wskaźniki stanu dobrego przyjęto zgodnie z rozporządzeniem klasyfikacyjnym.

Celem środowiskowym dla JCWP rzecznych w zakresie elementów hydromorfologicznych jest osiągnięcie dobrego stanu wód.

Celem środowiskowym dla JCWPd jest: zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan ilościowy i chemiczny. Stan chemiczny charakteryzowany jest wartościami wskaźników zgodnie z rozporządzeniem w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych. Stan ilościowy obrazuje wpływ poboru wody na części wód podziemnych. Natomiast stan chemiczny odnosi się do parametrów fizyko – chemicznych wód podziemnych (zarówno traktowanych jako zanieczyszczenia jak i skażenie).

Planowanie w gospodarowaniu wodami ma zapewnić osiągnięcie lub utrzymanie co najmniej dobrego stanu wód oraz ekosystemów zależnych od wody, poprawę stanu zasobów wodnych, poprawę możliwości korzystania z wód, zmniejszenie ilości wprowadzanych do wód lub do ziemi substancji i energii mogących negatywnie oddziaływać na wody oraz poprawę ochrony przeciwpowodziowej.

Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych.

Z informacji przedstawionych w planie gospodarowania wodami Dorzecza Wisły wynika, że głównym źródłem zanieczyszczeń wód jest rolnictwo (źródła obszarowe) i niedostateczne uporządkowanie w gospodarce wodno-ściekowej.

W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W sąsiedztwie pasa drogowego, w którym prowadzone będą prace nie występują strefy ochronne lub obszary chronione zbiorników wód śródlądowych. W obszarze drogi nie występuje ujmowanie wód powierzchniowych oraz niezanieczyszczonych wód powierzchniowych, w celu zwiększenia zasobów wodnych innych cieków naturalnych, kanałów, jezior oraz innych zbiorników wodnych.

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

Nie dotyczy.

11. 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

Projektowana przebudowa drogi powiatowej wraz z budową kanalizacji deszczowej nie jest inwestycją powiązaną z innymi przedsięwzięciami. Nie ma też możliwości, aby na terenie inwestycji wystąpiły oddziaływania spowodowane innymi przedsięwzięciami, ponieważ na tym obszarze nie są zrealizowane oraz nie ma planowanych do realizacji innych przedsięwzięć, dla których konieczne byłoby uzyskanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.

W związku z tym nie będzie występowało kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć.

Projektowana inwestycja jest przedsięwzięciem o zasięgu lokalnym ograniczonym przestrzennie do miejsca posadowienia. Oddziaływanie obiektu będzie miało charakter i zasięg ograniczony do granicy nieruchomości przewidzianej do jego realizacji. Nie przewiduje się oddziaływania o zasięgu transgranicznym (w rozumieniu ustawy z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska).

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej lub budowlanej

Awarie jakie mogą wystąpić podczas realizacji i użytkowania planowanej do przebudowy drogi powiatowej wraz z niezbędną infrastrukturą:

a) faza budowy

Głównym zagrożeniem dla najbliższego otoczenia i ludzi przebywających na terenie objętym inwestycją jest:

- zanieczyszczenie gruntów i wód substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z eksploatowanych pojazdów mechanicznych.

- możliwość uszkodzenia istniejącego uzbrojenia podziemnego oraz innych elementów infrastruktury,
- awarie maszyn i urządzeń budowlanych powodujące nadmierną emisję zanieczyszczeń do atmosfery,
- niewłaściwe lub niedostateczne zabezpieczenie drogi w wyniku złego rozpoznania warunków środowiskowych (np. geologii, stosunków wodnych), co może spowodować, np. erozję i osuwiska.

Celem zapobiegnięcia tego typu awariom i zminimalizowaniu ich skutków należy:

- wykonywać wszelkie prace budowlane po dokładnym zlokalizowaniu istniejącej infrastruktury oraz z zapewnieniem odpowiedniego zabezpieczenia,
- używać tylko maszyn i pojazdów sprawdzonych, w dobrym stanie technicznym,
- odpowiednio zorganizować harmonogram dostaw surowców na budowę.

Ponadto mogą także wystąpić tzw. wypadki przy pracy, w przypadku których należy postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.

b) faza eksploatacji

W związku z użytkowaniem drogi mogą wystąpić zagrożenia dla środowiska w wyniku:

- wypadków drogowych, a w szczególności incydentów z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne (ryzyko skażenia powietrza, wód, gleb),
 - awarii pojazdów – wzrost emisji substancji szkodliwych do atmosfery.

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

W czasie realizacji inwestycji powstaną następujące odpady:

Rodzaj odpadu	Kod odpadu, prognozowana ilość w Mg, jednostka czasu	Źródło powstawania	Uwagi
opakowania z papieru i tektury	15 01 01 (ok. 0,3 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	odpady wytwarzane głównie przez pracowników zatrudnionych na budowie	Odpady te będą gromadzone w wyznaczonym miejscu i na bieżąco będą przekazywane uprawnionym podmiotom do odzysku.
opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02 (ok. 0,3 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	różnego rodzaju materiały będą dostarczane w opakowaniach z tworzyw sztucznych (folia)	Odpady te będą gromadzone w sposób uniemożliwiający ich roznoszenie poza teren inwestycji w szczególności na skutek wiatru. Odpady te będą na bieżąco przekazywane uprawnionym odbiorcom do odzysku.
niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01 (ok. 0,9 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	odpady wytwarzane przez pracowników zatrudnionych na budowie	Odpady te będą gromadzone w sposób uniemożliwiający niekontrolowane przedstawianie się ich do środowiska. Odpady te będą na bieżąco

			przekazywane uprawnionym odbiorcom.
szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	20 03 04 (ok. 1,8 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	odpady wytwarzane przez pracowników zatrudnionych na budowie; odpady będą stanowić zawartość zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	Odpady te będą na bieżąco odbierane przez podmioty posiadające wymagane prawem zezwolenia.
odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81 (ok. 15000 Mg w ciągu 6 miesięcy trwania budowy)	gruz z rozbiórek nawierzchni jezdni, w których wykonywane będą prace	Odpad przeznaczony zostanie do utwardzenia powierzchni terenów. W przypadku braku możliwości całkowitego wykorzystania na terenie inwestycji pozostała część zostanie przekazana odbiorcom posiadającym zezwolenia na odbiór tego odpadu.

W czasie eksploatacji inwestycji powstaną następujące odpady:

Rodzaj odpadu	Kod odpadu, prognozowana ilość w Mg, jednostka czasu	Źródło powstawania	Uwagi
odpady z czyszczenia ulic i placów	20 03 03 (ok. 5,0 Mg/rok)	odpady wytworzone przez użytkowników ulicy	Odpady te będą gromadzone w wyznaczonym miejscu i na bieżąco będą przekazywane uprawnionym podmiotom.
odpady ze studzienek kanalizacyjnych i osadników	20 03 06 (ok. 1,5 Mg/rok)	piasek uliczny, spadające z drzew liście, elementy organiczne	Czyszczenie 2xrocznie

Wytwarzane na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia odpady nie będą miały wpływu na środowisko, gdyż będą one poddane segregacji i magazynowaniu w wydzielonym miejscu, w sposób bezpieczny dla środowiska, zapewniając ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty. Ponadto inwestycja nie będzie wytwarzać odpadów o charakterze niebezpiecznym.

W związku z powyższym można stwierdzić, że projektowana inwestycja nie będzie negatywnie wpływać na ludzi, rośliny i zwierzęta. Planowana inwestycja przebiega w ciągu komunikacyjnym, w najbliższym otoczeniu nie występują inne działania o podobnym charakterze, dlatego należy stwierdzić, że

inwestycja nie będzie negatywnie wpływać na środowisko.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Ewentualna likwidacja inwestycji wiązałaby się z analogicznymi obciążeniami jak etap budowy - ewentualne prace rozbiórkowe projektowanej infrastruktury będą powodować takie same oddziaływania jak na etapie budowy. Obecnie nie można jednoznacznie stwierdzić czy kiedykolwiek dojdzie do całkowitej likwidacji inwestycji, bardziej prawdopodobna będzie częściowa likwidacja nawierzchni drogi. Uciążliwość akustyczna ewentualnych prac rozbiórkowych miałaby podobny charakter jak uciążliwość prac budowlanych.

Etap likwidacji przedsięwzięcia byłby związany między innymi z powstawaniem ścieków o charakterze sanitarno-bytowym pracowników wykonujących prace rozbiórkowe. Niemniej niewielkie zatrudnienie i skala prowadzonych prac nie spowoduje, iż te oddziaływania będą znaczące.

W sytuacji likwidacji inwestycji wygenerowane zostaną również odpady z rozbiórki nawierzchni drogi i infrastruktury towarzyszącej, emisję zanieczyszczeń do powietrza powstającą w wyniku poruszania się pojazdów transportujących zdemontowane materiały porozbiórkowe oraz emisje ze sprzętu mechanicznego stosowanego do rozbiórek.

Wszelkie roboty związane z ewentualną likwidacją inwestycji, prowadzone będą na terenie otwartym. Ze względu na niewielką skalę, krótkotrwałość robót oraz przewidywany charakter emisji, oddziaływania te nie będą stwarzały znaczącego zagrożenia dla okolicznego środowiska.

Podstawowe zalecenia związane z etapem ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia są zbieżne z zaleceniami na etapie budowy, tj.:

- należy zaplanować wszelkie operacje z użyciem sprzętu budowlanego,
- należy stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym,
- eliminować zjawisko jałowej pracy silników (wyłączanie silników w czasie przerw w pracy),
- maksymalnie ograniczyć czas rozbiórki na poszczególnych etapach poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.

Podsumowanie

W/w inwestycja nie wpłynie na walory przyrodnicze i krajobrazowe, biorąc pod uwagę istniejące użytkowanie terenu. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Wpływ inwestycji na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny.

Ponadto skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz wykorzystywanie zasobów naturalnych, emisji jak też występowanie innych uciążliwości jest znikome.

Wójt Gminy
mgr Andrzej Twardowski

