

DECYZJA 2/OOŚ/2022

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), dalej u.o.o.ś., a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30.06.2022r. złożonego przez Powiat Kazimierski

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa drogi powiatowej nr 0138T Koniecmosty – Brodek – Wąski – Kamienna – Bogoryja – Stropieszyn – Charbinowice – Grodowice – Brodek – Bejsce – Dobiesławice, od km 2+710 do km 2+830 oraz km 5+314 do km 6+385”.**

Uzasadnienie

Dnia 30.06.2022r. Powiat Kazimierski zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa drogi powiatowej nr 0138T Koniecmosty – Brodek – Wąski – Kamienna – Bogoryja – Stropieszyn – Charbinowice – Grodowice – Brodek – Bejsce – Dobiesławice, od km 2+710 do km 2+830 oraz km 5+314 do km 6+385”.**

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, pkt 2 i pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022r., poz. 1029 ze zm.), Wójt Gminy Czarnocin pismem z dnia 01.07.2022r. znak: OR.6220.13.2022 wystąpił do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Kielcach oraz Powiatowego Państwowego Inspektoratu Sanitarnego w Busku Zdroju o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przedmiotowej inwestycji.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Kielcach opinią z dnia 13.09.2022r. (data wpływu 13.09.2022r.) znak: KR.ZZŚ.2.435.196.2.2022.KM uznał, że w/w przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wnosząc o uwzględnienie następujących warunków:

1. Teren zaplecza budowy należy zlokalizować w odległości co najmniej 200 metrów od cieków wodnych.
2. Teren zaplecza budowy, miejsca postojowe maszyn i urządzeń oraz miejsca magazynowania materiałów budowlanych należy utwardzić oraz zorganizować w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi.

3. Należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy. Rodzaj i stan techniczny sprzętu musi zapewnić ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi.
4. Teren budowy należy wyposażyć w sorbenty substancji ropopochodnych.
5. Ścieki bytowe na etapie realizacji przedsięwzięcia należy gromadzić w przenośnych sanitariatach i regularnie przekazywać firmom posiadającym stosowne uprawnienia do ich dalszego zagospodarowania.
6. Pobór wody na cele socjalno-bytowe należy dostarczyć z gminnej sieci wodociągowej.
7. Odwodnienie przebudowywanej drogi, chodników oraz zjazdów na posesje należy realizować poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych, odprowadzając wody opadowe poza powierzchnię utwardzoną, do rowów przydrożnych.
8. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniami. Odpady należy magazynować w sposób selektywny, w przeznaczonych do tego miejscach na terenie inwestycji.
9. Podczas wykonywania prac w obrębie koryta ciekłu należy zastosować rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem.

Wójt Gminy Czarnocin pismem znak: OR.6220.13.2022 z dnia 01.07.2022 r., wystąpił do Dyrektora Zarządu Zlewni w Kielcach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: *"Przebudowa drogi powiatowej nr 0138T Koniecmoście - Brodek - Wąski - Kamienna - Bogoryja - Stropieszyn - Charbinowice - Grodowice - Brodek - Bejsce - Dobieśławice, od km 2+710 do km 2+830 oraz km 5+314 do km 6+385"*. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na obszarze działania Zarządu Zlewni w Krakowie. Sprawa została więc przekazana pismem z dnia 18.07.2022 r. (data wpływu: 25.07.2022 r.), znak: KR.ZZŚ.1.435.112.2022.ITW do Dyrektora Zarządu Zlewni w Krakowie PGW WP, do załatwienia zgodnie z kompetencjami.

Pismem z dnia 03.08.2022 r. znak: KR.ZZŚ.2.435.196.1.2022.KM tut. Organ wezwał Inwestora poprzez Pełnomocnika do uzupełnienia KIP. Pismem z dnia 31.08.2022r. (data wpływu 31.08.2022r.) przesłano stosowane wyjaśnienia.

Przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) na podstawie: - § 3 ust. 1 pkt. 62 tj.: *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.*

Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia przedsięwzięcie obejmuje przebudowę odcinka drogi powiatowej nr 0138 T poprzez wzmocnienie konstrukcji drogi z lokalną korektą szerokości jezdni, remont istniejących poboczy.

Planowana droga zlokalizowana jest w miejscowości Kamienna w gminie Opatowiec i miejscowości Stropieszyn w gminie Czarnocin, w powiecie kazimierskim, województwie świętokrzyskim. Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje wykonanie przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 0138T na długości 1191m.

Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie na działkach o numerze ewid. 209, 70, 174, 251/1 obręb Kamienna, gm. Opatowiec oraz dz. nr ewid. 44 obręb Stropieszyn, gm. Czarnocin.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano: rozebranie nawierzchni jezdni na dowiązaniach i rozjazdach, demontaż znaków drogowych, wykonanie robót ziemnych z odwozem ziemi, wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne, poszerzenia jezdni, poboczy, wykonanie robót ziemnych

z odwozem ziemi, wykonanie renowacji rowów przydrożnych, ścięcie zawyżonych poboczy, wykonanie warstwy odcinającej z piasku, wykonanie podbudowy z chudego betonu w miejscach przełomowych, wykonanie dolnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego gr. 20-25cm, wykonanie górnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego gr. 15cm, wykonanie warstwy profilująco-wzmacniającej z mieszanki mineralno-bitumicznej, skropienie międzywarstwowe, wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11s, gr. 4cm, obustronne utwardzenie poboczy kruszywem łamanym na szer. 0,50m, ustawienie znaków drogowych, pionowych, wykonanie oznakowania poziomego, grubowarstwowego. Zgodnie z przesłanym uzupełnieniem do Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia w dniu 30.08.2022r., realizacja inwestycji nie ingeruje w koryto ani brzegi cieku o nazwie „Dopływ z Cieszkowów”.

W zakresie planowanej inwestycji nie przewiduje się przebudowy ani remontów istniejących przepustów. Wzdłuż drogi występują rowy przydroże trawiaste w km 2+710 - 2+840, po stronie prawej i lewej będące w stanie dobrym oraz w km 5+314 - 6+385 po stronie prawej również w stanie dobrym. Maksymalna głębokość wykopów podczas wykonywanych robót ziemnych wynosi 50cm, natomiast na podstawie odwiertów wykonanych przy pracach projektowych nie stwierdzono występowania wód gruntowych na głębokości 2,00m, więc nie ma zagrożenia że podczas wykonywania robót ziemnych wystąpi konieczność odwadniania wykopów.

Wody opadowe z pasa drogowego spływać będą do przydrożnych rowów trawiastych zlokalizowanych wzdłuż drogi. Wyliczone ilości dodatkowych wód opadowych nie stanowią istotnej zmiany dla odbiornika wód opadowych ze względu na znikomą zmianę powierzchni szczelnej.

Dla zapewnienia potrzeb socjalno-bytowych pracowników zatrudnionych do wykonywania robót przewiduje się pobór wody z gminnej sieci wodociągowej. Przyjmując średnie zatrudnienie w ciągu miesiąca 12 osób i czas potrzebny do wykonania inwestycji, zużycie wody wyniesie 27m³. Dla potrzeb technologicznych, woda może być dowożona beczkowozami lub pobierana z sieci wodociągowej.

Ścieki socjalne powstałe na etapie realizacji będą gromadzone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych typu Toi-Toi na terenie bazy budowy, za których wywóz i utylizację będzie odpowiedzialna wyspecjalizowana w tym zakresie firma.

Przedsięwzięcie planowane jest w zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych JCWP Wigołabka (kod: PLRW2000162154), JCWP Dopływ z Cieszkowów (kod: PLRW20006216789) oraz na obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd 100 (kod: PLGW2000100), JCWPd 114 (kod: PLGW2000114). Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły - rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911, z późn. zm.):

- JCWP Wigołabka, kod: PLRW2000162154) jest naturalną częścią wód (NAT), z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry stan ekologiczny oraz dobry stan chemiczny. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

- JCWP Dopływ z Cieszkowów (kod: PLRW20006216789) jest to naturalna część wód dla której wyznaczono cel środowiskowy: dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Aktualna ocena stanu wykazała dobry stan wód. Jest to JCWP niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

- JCWPd kod: PLGW2000100 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- JCWPd kod: PLGW2000114 posiada wyznaczony cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrażona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolitą część wód powierzchniowych oraz jednolitą część wód podziemnych przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj).

Teren planowego przedsięwzięcia znajduje się poza obszarem stref ochrony pośredniej ujęć, poza obszarem głównych zbiorników wód podziemnych oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne. Z uwagi na rodzaj, charakterystykę i lokalizację planowanej inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 56, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach opinią z dnia 13.09.2022r. znak:WOO-II.4220.247.2022.MJ wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wójt Gminy Czarnocin pismem znak: OR.6220.13.2022 z dnia 01.07.2022 r. (data wpływu 06.07.2022r.), uzupełnionym pismem znak: OR.6220.19.2022 z dnia 28.07.2022r. (data wpływu 02.08.2022r.) oraz pismem znak: OR.6220.20.2022 z dnia 29.08.2022r. (data wpływu 30.08.2022r.) wystąpił do tut. organu o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia. Do wystąpienia, załączono zgodnie z art. 64 ust. 2 i ust. 2a 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 następujące dokumenty: potwierdzoną za zgodność z oryginałem kopię wniosku z dnia 30.06.2022 r. Inwestora – Powiatu Kazimierskiego - o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, kartę informacyjną przedsięwzięcia, opracowaną przez Pana Romana Suchonia, której integralną część stanowi uzupełnienia przedłożone dnia 27.07.2022r., 23.08.2022r., i 30.08.2022r., oświadczenie, że wnioskodawca nie jest podmiotem zależnym od jednostki samorządu terytorialnego, dla której organem wykonawczym w rozumieniu art. 24 m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym jest organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto załączono kopie mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie i z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz informację, że liczba stron postępowania przekracza 10.

Przedmiotowa inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane, tj. o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach

oddziaływania na środowisko, tj. polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 (w tym przypadku pkt 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 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), z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w § 3 ust. 1, o ile progi te zostały określone; w przypadku, gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Tut. organ po przeanalizowaniu wszystkich materiałów zgromadzonych w przedmiotowej sprawie oraz uwzględniając łącznie szczegółowe uwarunkowania określone 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, stwierdził brak przesłanek, które uzasadniałyby konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Dokonując analizy wniosku Inwestora wraz z załącznikami, w tym Kip dla przedmiotowego zamierzenia stwierdzono, co następuje:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:*

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie odcinka drogi powiatowej nr 0138T Koniecmosty – Brodek – Wąski – Kamienna – Bogoryja – Stropieszyn – Charbinowice – Grodowice – Brodek- Bejsce-Dobiesławice, od km ok. 2+710 do km ok. 2+830 oraz km od ok. 5+314 do km ok 6+385, planowanego do realizacji na działkach o nr ewid. 209/1, 70, 174, 251/1 obręb Kamienna, gm. Opatowiec oraz na działce o nr ewid. 44 obręb Stropieszyn, gm. Czarnocin, powiat kazimierski.

Obecnie droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 3,8 - 6 m w złym stanie technicznym, z licznymi pęknięciami i ubytkami. Celem przebudowy jest poprawa stanu technicznego drogi i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedsięwzięcie przebiegać będzie w całości w obrębie istniejącego pasa drogowego. W ramach inwestycji planuje się wykonanie wzmocnienia konstrukcji drogi z lokalną korektą szerokości jezdni. Przedmiotowa inwestycja po zakończeniu realizacji posiadać będzie następujące parametry techniczne:

- klasa techniczna drogi L,
- kategoria obciążenia ruchem KR-2,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość jezdni do 6 m,
- przekrój poprzeczny- jednojezdniowy, dwupasowy, dwukierunkowy nie ulegną zmianie.

Zakres inwestycji przewiduje,

- wykonanie robót ziemnych tj. wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni,
- wykonanie warstwy odcinającej z piasku, wykonanie podbudowy z chudego betonu w miejscach przełomowych,
- wykonanie dolnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego,
- wykonanie górnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego,
- wykonanie warstwy profilująco – wzmacniającej z mieszanki mineralno – bitumicznej,
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11s- tzw. cicha nawierzchnia,
- wykonanie oznakowania poziomego, grubowarstwowego,
- ustawienie znaków drogowych pionowych,

- ścięcie zawyżonych poboczy,
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne poboczy,
- obustronne utwardzenie poboczy kruszywem łamanym na szerokości,
- wykonanie renowacji rowów przydrożnych,
- umocnienie dna rowu korytkami betonowymi, umocnienie skarp płytami typu krata.

Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z koniecznością odprowadzania wód opadowych lub roztopowych z powierzchni jezdni, zjazdów i poboczy, poprzez nadanie spadków podłużnych i poprzecznych jezdni, z odprowadzeniem wód opadowych do istniejących otwartych rowów.

Łączna powierzchnia terenu zajęta pod planowane przedsięwzięcie wynosi 1,62 ha.

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia natężenie ruchu pojazdów określono na poziomie ok. 535 pojazdów/dobę. Jak wynika z dokumentacji przeznaczona do przebudowy droga przebiega przez tereny rolnicze o rozproszonej zabudowie zagrodowej.

W ramach realizacji inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów.

b) powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Zamierzenia planowane na terenie gminy Opatowiec oraz gminy Czarnocin, w szczególności związane z inwestycjami drogowymi, powinny być realizowane w koordynacji, tak aby ograniczyć nakładanie się oddziaływań z nimi związanych i aby wyeliminować i zminimalizować uciążliwości związane z oddziaływaniem na środowisko, poprzez m.in. właściwą organizację robót i rozłożenie w czasie prowadzonych prac.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie wykorzystana energia elektryczna, woda, głównie do celów sanitarnych, paliwa płynne stanowiące napęd maszyn i sprzętu budowlanego oraz żwir, podsypka piaskowo-cementowa, tłuczeń kamienny, kruszywo łamane, beton asfaltowy, masy mineralno - bitumiczne, kostka betonowa itp. Wszystkie użyte do budowy surowce, materiały, paliwa i energie będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami.

Planowana inwestycja nie ma charakteru działalności wytwórczej ani produkcyjnej. W fazie eksploatacji/użytkowania będzie występowało zapotrzebowanie m. in. na środki do utrzymania zimowego dróg (zależne od warunków atmosferycznych). Ponadto eksploatacja drogi będzie wymagała również użycia materiałów o asortymencie podobnym do materiału zabudowanego - dotyczy wykonywania remontów dróg.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, niewprowadzanie w związku z realizacją inwestycji obcych gatunków, gatunków inwazyjnych, nie przewiduje się wpływu na różnorodność biologiczną rozumianą jako liczebność i kondycja populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedlisk, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku.

d) emisji i występowania innych uciążliwości; przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, oraz zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy się spodziewać okresowych uciążliwości dla środowiska związanych ze wzmożonym transportem, wibracjami, emisją zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz powstawaniem odpadów. Powyższe emisje będą miały charakter okresowy, a uciążliwości z nimi związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Realizacja inwestycji może wiązać z okresowym zajęciem terenu - miejsca magazynowania materiałów budowlanych oraz przechowywania sprzętu budowlanego. W takim przypadku zaplecze budowy, w tym bazy materiałowo – sprzętowe, należy zlokalizować na terenie przekształconym antropogenicznie w odległości min. 50 m od rzeki Dopływ z Cieszkowów przecinającej przedmiotową drogę.

Materiały budowlane oraz substancje i preparaty stosowane na etapie realizacji przedsięwzięcia, z kart charakterystyki, których wynika, że mogą stanowić zagrożenie dla wód lub dla gleby, należy magazynować na terenie zaplecza budowy na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych. Miejsca te należy wyposażyć w urządzenia lub środki umożliwiające ich zebranie lub neutralizację, w sytuacji przypadkowego wydostania się z opakowań.

Materiały pędne oraz oleje i smary wykorzystywane na etapie realizacji przedsięwzięcia należy magazynować w zamkniętych i szczelnych pojemnikach, odpornych na działanie przechowywanych w nich substancji, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych.

Plac budowy oraz zaplecze budowy należy wyposażyć w techniczne i chemiczne środki do usuwania zanieczyszczeń ropopochodnych (np. materiały sorbentowe). W przypadku wycieku substancji ropopochodnych winny być niezwłocznie usuwane.

Ewentualne tankowanie, serwisowanie oraz parkowanie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych należy prowadzić na terenie specjalnie przygotowanych placów w obrębie zaplecza budowy. Możliwe jest tankowanie i serwisowanie stacjonarnych maszyn i urządzeń budowlanych poza w/w miejscami, pod warunkiem zabezpieczenia gleby w miejscu ich posadowienia za pomocą materiałów technicznych umożliwiających ujęcie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

Źródłami emisji do powietrza oraz hałasu będą głównie maszyny i pojazdy wykorzystywane na etapie realizacji zamierzenia, uciążliwości w tym zakresie będą miały charakter okresowy. Ww. emisje podczas prowadzonych prac budowlanych będą minimalizowane poprzez m.in. nieprowadzenie prac z wykorzystaniem pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych emitujących hałas do otoczenia, w szczególności takich jak: samochody ciężarowe, koparki, spycharki, pompy do betonu, ciągniki, maszyny i urządzenia do cięcia materiałów twardych w godzinach od 22.00 do 6.00 (poniedziałek – sobota) oraz w dniach ustawowo wolnych od pracy, eliminowanie jałowej pracy silników pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych podczas przerw w wykonywaniu prac budowlanych.

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem należy dbać o właściwą jakość i sprawność sprzętu, maszyn, urządzeń, wykorzystywanych do prac budowlanych przy realizacji planowanego przedsięwzięcia. Na etapie realizacji inwestycji należy zapewnić zaplecze sanitarne w postaci przenośnych sanitariatów, których zawartość powinna być usuwana przez uprawnione podmioty i okresowo wywożona do oczyszczalni ścieków.

Powstałe niezanieczyszczone masy ziemne należy w maksymalnym stopniu zagospodarować na terenie inwestycyjnym mając na uwadze zachowanie wartości przyrodniczych, zakaz zmian stanu wody ze szkodą dla gruntów sąsiednich oraz zapisy art. 101r. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, tj. gleba i ziemia używane do prac ziemnych powinny spełniać standardy jakości środowiska jak dla gruntów występujących w miejscu użycia tej gleby lub ziemi. Ewentualny nadmiar mas ziemnych należy przekazać uprawnionym podmiotom.

Na etapie budowy gospodarka odpadami powinna być prowadzona zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie wymogami prawnymi i w sposób niestanowiący zagrożenia dla środowiska, tj. odpady należy magazynować selektywnie na zapleczu budowy, w miejscu zabezpieczonym przed wpływem czynników atmosferycznych, w warunkach uniemożliwiających zanieczyszczenie środowiska gruntowo - wodnego. W przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej, wycieku substancji

ropopochodnych, zanieczyszczony grunt należy możliwie jak najszybciej i starannie zebrać, a następnie przekazać uprawnionym podmiotom.

W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się płytkie wykopy. Jak wynika z KIP nie przewiduje się konieczności odwadniania wykopów. Roboty ziemne nie mogą powodować zmian stanu wody na gruncie wpływających ze szkodą na grunty sąsiednie. W miejscach skrzyżowań z istniejącą infrastrukturą roboty ziemne należy wykonać zgodnie z warunkami określonymi przez właściwych zarządców.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane zostanie na terenie Koszycko - Opatowieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązują ustalenia Uchwały Nr XXXV/623/13 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 23 września 2013 r. dotyczącej wyznaczenia Koszycko - Opatowieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Święt. 2013 r., poz. 3315). Ponieważ przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zaliczone do inwestycji celu publicznego (art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami) stosownie do zapisów art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody nie mają zastosowania dla niego zakazy określone w w/w uchwale Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego. Ponadto przedłożona dokumentacja wykazała brak znaczącego negatywnego wpływu na ochronę przyrody obszaru chronionego krajobrazu. Przebudowa drogi realizowana będzie po istniejącym śladzie w granicach istniejącego pasa drogowego.

Na terenie realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin, grzybów, zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie. Odnotowano występowanie gatunków zwierząt pospolitych i szeroko rozpowszechnionych w kraju. Ponadto planowana inwestycja zlokalizowana jest poza głównymi korytarzami migracji zwierząt. Przebudowa drogi zostanie wykonana w istniejącym pasie drogowym po istniejącym śladzie. Lokalna migracja dużych i średnich zwierząt odbywać się będzie jak dotychczas po powierzchni drogi. Jak wynika z „Poradnika projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach” (Rafał T. Kurek) takie rozwiązania mogą być stosowane w przypadku dużych i średnich zwierząt przy drogach o natężeniu ruchu poniżej 10 000 pojazdów/dobę. Uwzględniając powyższe oraz niewielką zmianę niwelety drogi, oceniono, że realizacja inwestycji nie spowoduje nowej bariery w przemieszczaniu się zwierząt, nie wpłynie na warunki migracji zwierząt i nie będzie prowadziła do naruszenia równowagi przyrodniczej. Nie przewiduje się, aby przebudowa drogi mogła znacząco negatywnie oddziaływać na warunki migracji zwierząt.

Celem minimalizacji oddziaływania na środowisko przyrodnicze wskazane jest:

- przed rozpoczęciem prac budowlanych kontrolować plac budowy na obecność występowania zwierząt, w szczególności wykopy lub inne miejsca, które mogłyby stanowić pułapki dla małych zwierząt, a w przypadku ich uwięzienia chwycić je i przenieść do odpowiednich dla danego gatunku siedlisk; eliminować zastoiska wody stwarzające siedliska dla płazów, w przypadku konieczności pozostawienia otwartych wykopów zabezpieczyć je np. poprzez przykrycie siatką, tak aby uniemożliwić wpadanie do niech drobnych zwierząt,
- znajdujące się w rejonie prowadzonych prac drzewa i krzewy nieprzewidziane do wycięcia na czas realizacji należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, np. poprzez odeskowanie pni drzew, przykrycie i zabezpieczenie odkrytych korzeni. W obrębie systemu korzeniowego drzew prace ziemne należy wykonywać ręcznie i nie dopuszczać do przesuszenia gruntu. Bezpośrednio pod koronami drzew, w obrębie strefy korzeniowej nie składować materiałów budowlanych oraz ziemi z wykopów, nie lokalizować placów składowych. W przypadku uszkodzenia korzeni lub gałęzi uszkodzenie należy zabezpieczyć odpowiednim środkiem ochronnym, wykopy zasypywać miejscowym gruntem warstwami zgodnie z kolejnością jego wydobycia,
- po zakończeniu realizacji inwestycji teren uporządkować.

Biorąc pod uwagę powyższe nie przewiduje się, aby inwestycja mogła znacząco negatywnie oddziaływać na warunki migracji zwierząt. Należy dodać, że decyzja o środowiskowych

uwarunkowaniach nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych. W przypadku, gdy realizacja inwestycji wiązała się będzie z naruszeniem zakazów w stosunku do gatunku objętego ochroną, wynikających z ustawy o ochronie przyrody, na odstępstwo od zakazów należy uzyskać odrębne zezwolenie.

Na etapie eksploatacji, przedmiotowa inwestycja oddziaływała będzie przede wszystkim na klimat akustyczny, jakość powietrza oraz środowisko gruntowo-wodne.

Wzdłuż drogi znajdują się rozproszone tereny podlegające ochronie akustycznej, zaklasyfikowane w KIP na podstawie rzeczywistego zagospodarowania terenu, jako tereny zabudowy mieszkaniowej zagrodowej. Dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku - wyrażone równoważnym poziomem dźwięku A, dla ww. terenów chronionych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112), wynoszą w porze dziennej 65 dB, w porze nocnej 56 dB. Natężenie ruchu pojazdów określono w KIP na poziomie ok. 535 pojazdów na dobę. Przedmiotowa droga prowadzi ruch lokalny zapewniając dojazd do terenów rolnych i zabudowań mieszkalnych zagrodowych. Mając na uwadze powyższe, nie przewiduje się przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w ww. rozporządzeniu. Dodatkowo jak wynika z KIP przewidziano budowę nowej nawierzchni tj. warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11s o grubości 4 cm o właściwościach ograniczających emisję hałasu o ok. 3 dB, tzw. cichej nawierzchni, co wpłynie na upłynnienie ruchu pojazdów i poprawę warunków akustycznych.

Analizowana droga z uwagi określone w KIP natężenie ruchu pojazdów, nie powinna spowodować ponadnormatywnej emisji substancji zanieczyszczających powietrze. Ocenia się, że wielkości emisji na terenach znajdujących się poza pasem drogowym nie powinny przekroczyć standardów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87) oraz w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2021r., poz. 845). W celu poprawy jakości powietrza w strefach województwa świętokrzyskiego, dla redukcji emisji zanieczyszczeń z transportu w Uchwale Nr XXII/291/20 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 29 czerwca 2020r. w sprawie określenia „Programu ochrony powietrza dla województwa świętokrzyskiego wraz z planem działań krótkoterminowych” (Dz.Urz. Woj. Świąt. 2020r., poz. 2615) wyznaczone zostały działania naprawcze w ramach nadrzędnego celu długoterminowego tj. m. in. przebudowa i modernizacja dróg. Przedmiotowa inwestycja wpisuje się w ww. założenia.

Planowane zamierzenie ma na celu poprawę stanu nawierzchni drogi oraz płynności ruchu. Działanie to wpłynie na minimalizowanie oddziaływania przedmiotowej drogi na poszczególne komponenty środowiska, w tym na poprawę klimatu akustycznego i stanu jakości powietrza w sąsiedztwie terenu przedsięwzięcia.

Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie również z odprowadzaniem wód opadowych lub roztopowych z powierzchni jezdni, zjazdów i poboczy. Odprowadzanie wód przewidziano za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych jezdni do otwartych rowów. Z uwagi na istniejące ukształtowanie terenu tj. brak znacznych deniwelacji i spadków nie przewiduje się, aby powyższy sposób odprowadzania wód opadowych lub roztopowych mógł powodować zmiany stanu wody ze szkodą dla gruntów sąsiednich. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu pojazdów, nie przewiduje się, aby wody opadowe lub roztopowe zawierały zanieczyszczenia w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych, tj. wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019r. poz. 1311).

Na etapie eksploatacji będą wytwarzane odpady powstające z ewentualnych remontów i czyszczenia drogi. Odpady te należy prawidłowo zabezpieczyć oraz zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami tzn. odpady powinny być selektywnie magazynowane na terenie Inwestora, w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń z zapewnieniem ich sprawnego odbioru przez uprawnione podmioty.

Analizując wpływ na krajobraz stwierdzono, że przebudowywana droga stanowi część lokalnego krajobrazu, jest w niego wpisana i jednocześnie sama go kształtuje. Podlegające przebudowie odcinki drogi zostanie poprowadzony po istniejącym śladzie drogi, w ramach istniejącego pasa drogowego, stanowiącym obecnie dojazd do terenów rolnych. Nie przewiduje się wyburzeń obiektów kubaturowych.

e) *ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:*

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii na analizowanym terenie może być związane z poważną awarią w transporcie drogowym, niekontrolowanym wyciekiem przewożonych substancji niebezpiecznych, wyciekiem płynów eksploatacyjnych na skutek usterek technicznych pojazdów samochodowych albo maszyn budowlanych. Drogowy przewóz towarów i ładunków niebezpiecznych regulują stosowane przepisy wprowadzające m.in. odpowiednie procedury i instrukcje bezpieczeństwa. Realizacja przedsięwzięcia ma na celu poprawę stanu technicznego drogi oraz bezpieczeństwa ruchu, a tym samym zmniejszenie ryzyka wystąpienia awarii.

Z uwagi na *Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014r. zmieniającą dyrektywę 2011/92/UE w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko* i implementację do prawa polskiego, analizując adaptację przedsięwzięcia do zmian klimatu, w tym elementy wpływające na łagodzenie tych zmian należy stwierdzić, że:

- wystąpi emisja do powietrza, w tym gazów cieplarnianych w związku ze spalaniem paliwa w silnikach pojazdów, maszyn na etapie realizacji i eksploatacji,
- przedsięwzięcie usytuowane jest poza terenami osuwisk, obszarami zagrożenia powodziowego,
- w rozwiązaniach projektowych wymagany jest dobór odpowiednich materiałów i technologii wykonania,
- przedsięwzięcie ze względu na swój charakter i lokalizację jest neutralne względem oddziaływań związanych z klęskami żywiołowymi jak np. susze, podnoszący się poziom mórz, sztormy, erozja wybrzeża i intruzje wód zasolonych.

Z uwagi na powyższe wpływ na zmiany klimatu oceniono jako nieznaczny.

2. Usytuowania przedsięwzięcia – ze zwróceniem uwagi na możliwe zagrożenie środowiska – zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczania się środowiska i odnawianie się zasobów naturalnych, walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz uwarunkowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

a) *Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na:*

- obszarach wodno-błotnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujściach rzek - przedmiotowa droga przecina ciek o nazwie Dopływ z Cieszkowów. Jak wynika z dokumentacji nie przewiduje się żadnych prac w obrębie w/w ciek. Zaplecze budowy, w tym bazy materiałowo – sprzętowe, parking sprzętu i maszyn należy zlokalizować w odległości min. 50 m od w/w ciek,
- obszarach wybrzeży i środowiska morskiego,
- obszarach przylegających do jezior,
- obszarach leśnych
- obszarach górskich – wymienionych w Zarządzeniu nr 18/2000 Wojewody Świętokrzyskiego z dnia 2 marca 2000 r. w sprawie ustalenia wykazu miejscowości zaliczonych do terenów

podgórskich i górskich na terenie województwa świętokrzyskiego (Dz. Urz. Woj. Święt. Nr 13 z 2000 r. poz.104),

- obszarze o znacznej gęstości zaludnienia – wzdłuż drogi występuje rozproszona zabudowa zagrodowa, biorąc pod uwagę zakres zamierzenia oraz informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza,
- obszarach stref ochronnych ujęć wód – według informacji zawartych na stronie internetowej <http://warunki.krakow.rzgw.gov.pl/imap/>,
- obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych – najbliższy taki obszar to Główny Zbiornik Wód Podziemnych Nr 409 Niecka Miechowska (część SE) zlokalizowany w odległości ok. 3,3 km od odcinka drogi powiatowej w m. Kamienna w kierunku północno – zachodnim. Mając na uwadze sposób prowadzenia prac na etapie realizacji (tj. selektywne magazynowanie odpadów w warunkach uniemożliwiających zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego, w sytuacjach awaryjnych podjęcie niezwłocznych działań mających na celu usunięcie zanieczyszczonego gruntu i zabezpieczenie przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód gruntowych), nie przewiduje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne,
- obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne – w przypadku ewentualnego odkrycia w trakcie prac ziemnych przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem należy: wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć ten przedmiot i miejsce jego odkrycia przy użyciu dostępnych środków, niezwłocznie zawiadomić o tym Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe właściwego Wójta/Burmistrza tj. Wójta Gminy Czarnocin lub Burmistrza Opatowca.
- terenie parku narodowego, parku krajobrazowego, rezerwatu przyrody, korytarza ekologicznego – w odległości ok. 2 km na wschód od przedmiotowej drogi przebiega granica Głównego Korytarza Ekologicznego Dolina Górnej Wisły KPd-10. Biorąc pod uwagę zasięg i charakter oddziaływania inwestycji nie przewiduje się wpływu planowanego przedsięwzięcia na ww. obszarowe formy ochrony przyrody i ww. korytarz,
- obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci ekologicznej Natura 2000 - w odległości ok. 2,1 km w kierunku wschodnim od inwestycji znajduje się Obszar Natura 2000 Dolina Nidy PLB 260001 oraz w odległości 2,6 km Ostoja Nidziańska PLH 260003. Natomiast w odległości ok 3 km w kierunku północnym znajduje się Obszar Natura 2000 Ostoja Kozubowska. Uwzględniając odległość inwestycji, zakres, charakter przedsięwzięcia oraz zasięg jego oddziaływania na środowisko, zastosowane rozwiązania chroniące środowisko, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze oraz na cele ochrony obszarów Natura 2000, tj.: stan siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt, gatunki, dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000 oraz ich integralność i powiązania z innymi obszarami.

b) *planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest:*

- na terenie Koszycko - Opatowieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu
- w świetle obowiązujących przepisów Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Ramowa Dyrektywa Wodna), cele planowania i gospodarowania wodami mają zostać osiągnięte poprzez wdrożenie zadań zawartych w dokumentach planistycznych. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* zatwierdzonego Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.: Dz. U. z 2016r. poz. 1958) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze:

- zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych oznaczonej Europejskim kodem PLRW20006216789 nazwanym Dopływ z Cieszkowów, zaliczonym do regionu wodnego Górnej Wisły. Status – naturalna część wód, aktualny stan – dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – niezagrożona. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód. Nie przewidziano dla niej odstępstwa,
- zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych oznaczonej Europejskim kodem PLRW2000162154 nazwanym Wigolańka, zaliczonym do regionu wodnego Górnej Wisły. Status – naturalna część wód, aktualny stan – zły, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zagrożona. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód. Przewidziano dla niej odstępstwo - brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności,
- na terenie Jednolitej Części Wód Podziemnych oznaczonej Europejskim kodem JCWPd PLGW2000114, region wodny Górnej Wisły. Dla wód tego obszaru stan ilościowy oceniono jako dobry, stan chemiczny oceniono jako dobry. Ocena ryzyka dla JCWPd - niezagrożona. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest dobry stan chemiczny i ilościowy. Nie przewidziano dla niej odstępstwa.
- na terenie Jednolitej Części Wód Podziemnych oznaczonej Europejskim kodem JCWPd PLGW2000100, region wodny Górnej Wisły. Dla wód tego obszaru stan ilościowy oceniono jako dobry, stan chemiczny oceniono jako dobry. Ocena ryzyka dla JCWPd - niezagrożona. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest dobry stan chemiczny i ilościowy. Nie przewidziano dla niej odstępstwa.

Mając na uwadze charakter przedsięwzięcia oraz wyżej przedstawione rozwiązania - planowana inwestycja nie stanowi zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2:

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenu inwestycji i prac w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia. Uciążliwości, takie jak emisja zanieczyszczeń powietrza, hałas, powstawanie odpadów, występować będą z największą intensywnością w trakcie prac budowlanych i związane będą z pracą maszyn i urządzeń. Poprawa stanu nawierzchni ograniczy uciążliwości w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza. Przedsięwzięcie nie będzie również negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne ani poszczególne elementy przyrodnicze środowiska.

Nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, ponieważ nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska.

Uwzględniając lokalizację inwestycji w centralnej Polsce należy stwierdzić, że transgraniczne oddziaływanie na środowisko nie wystąpi.

Analizując lokalizację, zakres oraz parametry techniczne i planowany sposób realizacji inwestycji, w oparciu o art. 63 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 tut. organ nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko.

Powiatowy Państwowy Inspektorat Sanitarny w Busku Zdroju opinią z dnia 13.07.2022 (data wpływu: 15.07.2022r.) zajął stanowisko, iż nie widzi on potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wpływu na zdrowie ludzi.

Urząd Gminy w Czarnocinie wnioskiem z dnia 01.07.2022 Znak: OR.6220.13.2022 do którego załączono wniosek Powiatu Kazimierskiego oraz KIZ - zwrócił się do tutejszego organu o uzyskanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i kreślenie zakresu ewentualnego raportu dla przedsięwzięcia pn.: „**Przebudowa drogi powiatowej nr 0138T Koniecmosty – Brodek – Wąski – Kamienna – Bogoryja – Stropieszyn – Charbinowice – Grodowice – Brodek – Bejsce – Dobiesławice, od km 2+710 do km 2+830 oraz km 5+314 do km 6+385**”.

Powiatowy Państwowy Inspektorat Sanitarny po dokonaniu analizy przedstawionej dokumentacji oraz na podstawie wiedzy własnej uznał, iż nie widzi potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wpływu na ludzi. Uznał również, iż przedsięwzięcie można zaprojektować, zrealizować i eksploatować bez ponadnormatywnego oddziaływania na zdrowie ludzi przy zastosowaniu w toku realizacji zamierzenia inwestycyjnego podstawowych przepisów techniczno-budowlanych oraz najlepszych dostępnych technik i technologii w zakresie ochrony zdrowia ludzi. Ma to szczególne uzasadnienie w fakcie, iż przedsięwzięcie nie generuje bezpośrednich zagrożeń dla zdrowia ludzi.

Obwieszczenia Wójta Gminy Czarnocin o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia zostały wywieszone na BIP i tablicach ogłoszeń w budynku Urzędu Gminy w Czarnocinie, Powiatu Kazimierskiego, Urzędu Gminy w Opatowcu, Urzędzie Miasta i Gminy w Wiślicy. W wyznaczonym terminie nikt nie wniósł uwag ani zastrzeżeń do realizacji przedmiotowej inwestycji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronom służy odwołanie do samorządowego Kolegium Odwoławczego w Kielcach za pośrednictwem Wójta Gminy Czarnocin w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Otrzymują:

1. Urząd Gminy w Czarnocinie - tablica ogłoszeń i BIP
2. Powiat Kazimierski – tablica ogłoszeń i BIP
3. Urząd Gminy w Opatowcu - tablica ogłoszeń i BIP
4. Urząd Miasta i Gminy w Wiślicy - tablica ogłoszeń i BIP
5. a/a

Z up. Wójta
Agata Wróbel
mgr inż. Agata Wróbel
Sekretarz Gminy

Sporządził:
S. Gierś

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

„Przebudowa drogi powiatowej nr 0138T Konieczmosty – Brodek – Wąski – Kamienna – Bogoryja – Stropieszyn – Charbinowice – Grodowice – Brodek – Bejsce – Dobiesławice, od km 2+710 do km 2+830 oraz km 5+314 do km 6+385”

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 (t.j. Dz.U. z 2022r. poz. 1029 ze zm.) oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019, poz. 1839) planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie pn.: **„Przebudowa drogi powiatowej nr 0138T Konieczmosty – Brodek – Wąski – Kamienna – Bogoryja – Stropieszyn – Charbinowice – Grodowice – Brodek – Bejsce – Dobiesławice, od km 2+710 do km 2+830 oraz km 5+314 do km 6+385”** przewiduje przeprowadzenie następującego zakresu robót:

- Rozebranie: betonowych przepustów zjazdowych i przepustu drogowego, nawierzchni jezdni na dowiązaniach i rozjazdach
- Demontaż znaków drogowych
- Wykonanie robót ziemnych z odwozem ziemi na odl. 4km –wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne; poszerzenia jezdni gł.50cm, poboczy gł. 10cm,
- Wykonanie robót ziemnych z odwozem ziemi na odl. 4km - wykonanie renowacji rowu przydrożnego , ścięcie zawyżonych poboczy,
- Wykonanie przepustów drogowych wraz ze ściankami czołowymi,
- Umocnienie dna rowu korytkami bet., umocnienie skarp płytami typu krata,
- Wykonanie w-wy odcinającej z piasku, wykonanie podbudowy z chudego betonu w miejscach przełomowych,
- Wykonanie dolnej w-wy podbudowy z kruszywa łamanego gr. 20-25cm ,
- Wykonanie górnej w-wy podbudowy z kruszywa łamanego gr. 15cm,
- Wykonanie w-wy profilująco-wzmacniającej z mieszanki mineralno-bitumicznej, skropienie międzywarstwowe,
- Wykonanie w-wy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11s, gr. 4cm,
- Obustronne utwardzenie poboczy kruszywem łamanym na szer. 0,50m,
- Ustawienie znaków drogowych, pionowych,
- Wykonanie oznakowania poziomego, grubowarstwowego.
- Przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę odcinka drogi powiatowej nr 0138 T poprzez wzmocnienie konstrukcji drogi z lokalną korektą szerokości jezdni, remont istniejących poboczy oraz remont istniejących przepustów drogowych 100x60cm, dł. 10mb i fi 80, dł.9mb.

Realizacja projektu przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników ruchu.

Planowana droga zlokalizowana jest w miejscowości Kamienna w gminie Opatowiec i miejscowości Stropieszyn w gminie Czarnocin, w powiecie kazimierskim, województwie świętokrzyskim. Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje wykonanie przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 0138T na długości 1191m.

Celem inwestycji jest poprawa stanu nawierzchni i zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników

drogi.

Średni dobowy ruch (SDR) pojazdów na drodze powiatowej nr 0138 T (na przedmiotowym odcinku) wynosi **535** pojazdów/dobę.

Czas trwania inwestycji uzależniony jest od środków technicznych zaangażowanych w realizację przedsięwzięcia oraz warunków atmosferycznych. Szacowany czas realizacji to ok. 1,5 miesiące.

Droga powiatowa 0138T posiada jezdnię dwukierunkową dwupasową o szerokości od 3,80m do 6,00m. Jezdnia posiada pochylenie poprzeczne daszkowe. Bitumiczna nawierzchnia drogi na przebudowywanym odcinku jest w złym stanie technicznym, występują liczne spękania i deformacje oraz widoczne ślady wielu napraw, lokalnie występują miejsca przełomowe.

W stanie istniejącym jezdnia projektowanego odcinka drogi powiatowej wydzielona jest obustronnymi pobocznymi.

Wody opadowe z istniejącej jezdni odprowadzane są poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących rowów, zgodnie z obecnie funkcjonującym rozwiązaniem.

Powierzchnia terenu objętego inwestycją w stanie istniejącym wynosi ok. 1,62ha z czego udział powierzchni biologicznie czynnych wynosi ok. 49%.

Szate roślinną w pobliżu planowanej inwestycji tworzą pojedynczo rosnące drzewa, trawy porastające skarpy drogi, dziko rosnące krzewy i rośliny uprawne na polach.

W ramach przebudowy drogi nie planuje się wycinki drzew i krzewów.

Obsługa przyległego terenu, dojazdy do pól odbywać się będą z przedmiotowej drogi tak jak w stanie istniejącym poprzez zjazdy.

Odwodnienie przedmiotowego odcinka drogi realizowane będzie powierzchniowo do rowów przydrożnych jak w dotychczasowym stanie istniejącym. W ramach inwestycji przewidziano odmulenie (renowację) istniejących rowów drogowych ziemnych na krótkim odcinku, pozostałe rowy są w dobrym stanie.

W czasie wizji lokalnej nie stwierdzono w otoczeniu inwestycji występowania zieleni cennej przyrodniczo, występujące gatunki to okazy pospolite. Na trasie wykonywanych robót nie występują drzewa ani krzewy kolidujące z zakresem wykonywanych prac.

Wzdłuż projektowanej drogi nie stwierdzono szlaków migracji zwierzyny mogącej zamieszkiwać te tereny. W związku z powyższym nie ma konieczności wykonywania przejść dla zwierząt, a projektowana droga nie wpłynie negatywnie na faunę tego regionu.

Na obszarze objętym robotami budowlanymi nie występują podlegające ochronie zabytki, zabytki wpisane do rejestru zabytków i dobra kultury współczesnej.

Zastosowana w planowanej budowie technologia jest standardowym rozwiązaniem w zakresie robót drogowych, zgodna z wszelkimi obowiązującymi w Polsce przepisami i normami. Stosowana technologia umożliwi szybką realizację inwestycji.

Prace wykonywane będą przy użyciu profesjonalnego sprzętu m.in.: koparek, równiarek, spycharek, walców, zgarniarków, frezarek, samochodów transportowych oraz innych narzędzi i urządzeń niezbędnych do realizacji inwestycji.

Powstające w trakcie budowy emisje hałasu oraz wibracji Wykonawca zobowiązany jest ograniczyć do niezbędnego minimum poprzez używanie odpowiedniego i sprawnego sprzętu budowlanego oraz prowadzenie prac w ciągu dnia.

Na terenie objętym niniejszą inwestycją, w trakcie prac budowlanych, a także po ich zakończeniu (poza miejscami wyznaczonymi i odpowiednio zagospodarowanymi), nie będą składowane materiały oraz wykonywane roboty i czynności, które mogą spowodować zanieczyszczenie wód lub gruntu. Zanieczyszczenia nawierzchni bitumicznej substancjami ropopochodnymi będą na bieżąco usuwane zgodnie z przepisami ustawy o odpadach. Zastosowany zostanie sprawny sprzęt mechaniczny oraz rozwiązania chroniące środowisko gruntowo – wodne przed ewentualnym wyciekami substancji ropopochodnych pochodzących ze sprzętu i środków transportu.

Materiały z rozbiórki, które nie będą mogły zostać poddane recyklingowi, zostaną zutyżyzowane przez zakład posiadający stosowne uprawnienia. Zastosowana technologia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko.

Konstrukcja drogowej budowli ziemnej oraz konstrukcja nawierzchni drogi będzie projektowana i wykonywana w taki sposób, aby:

- przenosiła wszystkie oddziaływania i wpływy mogące występować podczas budowy i podczas użytkowania drogi, jeśli nie są przekraczane dopuszczalne naciski osi pojazdu na nawierzchnię;
- miała trwałość, co najmniej równą okresowi użytkowania określone w dokumentacji projektowej, pod warunkiem wykonania czynności wynikających z rodzaju wbudowanych materiałów, technologii robót, kosztów użytkowania i zasad utrzymania nawierzchni;
- nie uległa zniszczeniu w stopniu nieproporcjonalnym do jego przyczyny.

Do wykonania inwestycji przewiduje się wykorzystanie tylko tyle surowców i materiałów ile zgodnie ze specyfikacjami technicznymi jest potrzebne i niezbędne do przeprowadzenia inwestycji. Zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwa i energię wystąpią jedynie na etapie wykonania robót budowlanych i nie będą duże. Na obecnym etapie nie są znane przewidywane ilości wykorzystanych mediów. Wielkości te będą pośrednio zależały od Wykonawcy robót (m.in. od używanego sprzętu).

W czasie budowy woda będzie używana w procesach technologicznych, rozkładania masy asfaltowej oraz w celach socjalnych.

Dla zapewnienia potrzeb socjalno-bytowych pracowników zatrudnionych do wykonywania omawianych robót przewiduje się pobór wody z gminnej sieci wodociągowej. Jej ilość można określić posługując się Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002r. w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. Nr 8, poz. 70 z późn. zm.). Z w/w Rozporządzenia wynika, że zużycie wody na jednego pracownika wynosi $1,5\text{m}^3/\text{m-c}$. Przyjmując średnie zatrudnienie w ciągu miesiąca 12 osób i czas potrzebny do wykonania inwestycji, zużycie wody wyniesie: $12\text{osób} \cdot 1,5\text{m}^3/\text{m-c} \cdot 1,5\text{m-ca} = 27\text{m}^3$.

Dla potrzeb technologicznych, woda może być dowożona beczkownikami lub pobierana z sieci wodociągowej. W okresach suchych np. przy pracach, którym towarzyszy pylenie będzie stosowane zraszanie. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia woda nie będzie wykorzystywana.

W okresie budowy materiał tj. masa asfaltowa, beton, kruszywa kamienne, dowożone będą bezpośrednio w miejsce ich wbudowania z wytwórni i zaplecza magazynowego.

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia będzie zawierał projekt budowlany, w tym kosztorys i przedmiar robót. Na obecnym etapie wykonywania dokumentacji projektowej dla omawianego przedsięwzięcia nie ma możliwości przedstawienia dokładnej ilości poszczególnych materiałów i surowców, jednakże istnieje możliwość wyszczególnienia rodzajów materiałów i surowców przewidzianych do wykorzystania przy realizacji inwestycji:

- Jezdnia: mieszanka mineralno-asfaltowa, piasek, kruszywo;
- Zjazdy: kruszywo łamane;
- Pobocza: kruszywo łamane;

W okresie zimowym eksploatacja projektowanych elementów będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu (mieszanka piaskowo-solna). Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych, a także sposobu i standardu utrzymania dróg.

Zużycie paliwa nastąpi według opracowanego w przyszłości projektu budowlanego, w tym kosztorysu i przedmiaru robót. Na obecnym etapie nie ma możliwości przedstawienia dokładnej ilości przewidzianego do zużycia paliwa, gdyż zależy ona od ilości i rodzaju maszyn budowlanych wykonujących poszczególne roboty budowlane.

W okresie eksploatacji projektowanego odcinka, zużycie paliwa nastąpi jedynie przez sprzęt

do zimowego utrzymania dróg, a w okresie letnim przez sprzęt do koszenia poboczy i skarp. Ilość zużytego paliwa na obecnym etapie jest trudna do oszacowania i uzależniona od prowadzonych zabiegów utrzymaniowych i rodzaju używanego sprzętu.

W trakcie realizacji inwestycji energia elektryczna wykorzystywana będzie jako źródło zasilania urządzeń stanowiących wyposażenie kontenera będącego zapleczem socjalno-sanitarnym dla zatrudnionych przy budowie pracowników. Ilość zużytej energii elektrycznej zależy będzie od organizacji placu budowy i orientacyjnie wynosić będzie ok. 5kW dziennie.

Używane w trakcie prac drogowych elektronarzędzia będą pobierać energię z przenośnych agregatów prądotwórczych zasilanych olejami napędowymi. Urządzenia emitujące sygnały świetlne, stosowane w celu zabezpieczenia miejsca robót funkcjonować będą w oparciu o niskonapięciowe zasilanie bateryjne. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się zużycia energii.

Nie przewiduje się konieczności zastosowania specjalnych rozwiązań chroniących środowisko. Prace budowlane prowadzone będą w obszarze istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej oraz zgodnie z wymogami bezpieczeństwa i higieny pracy.

Podczas prac budowlanych proponuje się podjąć następujące działania mające na celu ograniczenie lub zapobiegnięcie negatywnym oddziaływaniom na środowisko:

- ograniczyć uciążliwości związane z funkcjonowaniem placu budowy poprzez odpowiednią organizację pracy (całe zaplecze techniczne zlokalizowane powinno zostać w pasie drogowym i systematycznie wraz z postępem frontu robót powinno się przemieszczać);
- sprawnie organizować roboty drogowo, między innymi poprzez odpowiednie sterowanie ruchem drogowym w momencie prowadzenia prac budowlanych. Należy także zapewnić mieszkańcom swobodny dostęp do własnych posesji;
- po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren budowy i przywrócić do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami;
- nie wykonywać robót przy użyciu sprzętu powodującego drgania w podłożu z wykorzystaniem kilku urządzeń pracujących jednocześnie.
- teren placu budowy powinien być bardzo dokładnie zabezpieczony przed ewentualnym przedostawaniem się materiałów, a także substancji do środowiska gruntowo – wodnego. Ponadto należy zabezpieczyć miejsca magazynowania materiałów i odpadów. Dodatkowo konieczne będzie zastosowanie ogrodzenia zaplecza socjalnego. Nie można dopuścić do zanieczyszczenia wykopów (odwodnienia) substancjami ropopochodnymi i do pozostawiania odpadów w wykopach z uwagi na możliwość wycieku skutkującego zanieczyszczeniem wód gruntowych;
- należy stosować kompleksowe rozwiązania dotyczące odpadów powstających podczas prac budowlanych np. segregacja odpadów, sprawne organizowanie miejsc czasowego magazynowania powstających odpadów. Odpady budowlane, które powstaną podczas realizacji inwestycji zaliczane wg katalogu odpadów do grup 15, 17 (Dz. U. 2014, poz. 1923 Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów) muszą być składowane w specjalnie wyznaczonych miejscach oraz odpowiednio segregowane, a następnie ponownie wykorzystywane lub utylizowane wg obowiązującej ustawy o odpadach z dnia 8 grudnia 2013r. (Dz. U. z 2013, poz. 21 z późn. zm.);
- należy wyeliminować możliwości niekontrolowanych zrzutów ścieków socjalnych i odpadów do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych – między innymi pracownicy wykonujący roboty budowlane będą korzystać ze specjalnie przygotowanych i przywiezionych na plac budowy toalet typu „TOI-TOI”. Odpady bytowe (śmieci) będą zbierane w specjalnych pojemnikach na śmieci, a następnie wywiezione zostaną przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne uprawnienia;
- konieczne jest zwrócenie uwagi, aby sprzęt wykorzystywany przy pracach budowlanych

- odznaczał się dobrym stanem technicznym, nie powodującym zanieczyszczenia środowiska, np. wyciekami paliwa;
- należy wyznaczyć plac do wykonywania ewentualnych drobnych prac naprawczych sprzętu mechanicznego lub innych wykluczających wszelkie emisje;
 - roboty budowlane muszą być wykonywane tak, aby nie były źródłem zanieczyszczenia środowiska surowcami, materiałami i odpadami lub innymi substancjami stosowanymi w czasie ich trwania.
 - należy ograniczyć zaplecze budowy do niezbędnego minimum, bez nadmiernego zajmowania powierzchni biologicznie czynnej, a także ograniczyć szerokość pasa terenu zajętego w trakcie budowy (oszczędne korzystanie z terenu);
 - wycinka drzew i krzewów nie jest przewidziana przy realizacji niniejszej inwestycji,
 - podczas prowadzenia prac ziemnych należy unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków lub odpowiednio zabezpieczyć plac robót.
 - w przypadku natrafienia w trakcie realizacji przedsięwzięcia na obiekty o wartości archeologicznej należy niezwłocznie powiadomić służby konserwatora zabytków.
 - planowane przedsięwzięcie drogowe nie narusza, ani nie jest zlokalizowane w pobliżu terenów (obiektów) objętych ochroną konserwatorską. W związku z powyższym nie ma konieczności zabezpieczania istniejących dóbr kultury przed negatywnym oddziaływaniem realizacji analizowanego przedsięwzięcia.

Eksploatacja drogi nie wpłynie negatywnie na stan powietrza atmosferycznego i klimat akustyczny w porównaniu do stanu istniejącego, wręcz przeciwnie, wykonanie inwestycji spowoduje upłynnienie ruchu, zmniejszy emisję hałasu i spalin.

W związku z brakiem występowania emisji substancji do powietrza związanego z eksploatacją projektowanej inwestycji, nie przewiduje się żadnego oddziaływania na stan atmosfery. Ponieważ realizacja zamierzenia inwestycyjnego nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu kołowego na przedmiotowym odcinku drogi. Należy przyjąć, że ze względu na takie samo natężenie oraz strukturę ruchu, emisja nie wzrośnie w związku z tym nie zostaną przekroczone wartości stężeń zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26.01. 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. 2010 nr 16 poz. 87) i Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. 2012 poz. 1031 z późn. zm.)

Emisja substancji w fazie eksploatacji będzie generowana w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po obiekcie. Będzie to główne źródło emisji, decydujące o oddziaływaniu obiektu w zakresie emisji substancji do powietrza. Proces spalania paliw w silnikach pojazdów jest źródłem m.in. następujących zanieczyszczeń: tlenków azotu, tlenku węgla, dwutlenku siarki, węglowodorów oraz pyłu zawieszonego. Podstawowe zanieczyszczenia w komunikacji samochodowej to: tlenki azotu (NO_x), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO₂), powstający podczas spalania paliw w silnikach, tlenki siarki (SO_x), tlenek węgla, węglowodory. Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak: rodzaj spalnego paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, pochylenie niwelety. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obarczone są pewnymi błędami. Jednakże należy spodziewać się, że poprawienie nawierzchni, a co za tym idzie płynności jazdy przy jednoczesnym polepszeniu jakości techniczno-ekologicznej silników przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń powietrza ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi

powiatowej. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu.

Biorąc pod uwagę powyższe, a także fakt, iż przedmiotowa inwestycja nie wiąże się z budową nowego obiektu, a jedynie przebudową istniejącej drogi powiatowej, nie stwierdza się by przedsięwzięcie spowodowało pogorszenie jakości powietrza w obrębie drogi powiatowej oraz na terenach sąsiednich.

Istotny jest fakt, iż w związku z przebudową drogi i utwardzeniem poboczy przewiduje się obniżenie emisji hałasu (związane ze zminimalizowaniem momentu hamowania i startu pojazdów np. wymijających pieszych, który to moment podczas ruchu pojazdu jest najbardziej szkodliwy dla środowiska – powoduje największą pracę silnika pojazdu, a tym samym maksymalne spalanie paliwa, co w konsekwencji daje największą emisję zanieczyszczeń oraz hałasu).

W zakresie eksploatacji drogi największy wpływ na generowany hałas będzie miało wykonanie nawierzchni, która ograniczy jego emisję o ok. 3 dB w stosunku do nawierzchni istniejącej.

Na podstawie analizy terenowej i parametrów projektowanej nawierzchni wynika, że inwestycja spowoduje obniżenie poziomu emisji hałasu z drogi, na terenach przyległych do projektowanej drogi, do wartości dopuszczalnych.

Zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości przyczyni się do znacznej poprawy klimatu akustycznego przy drodze oraz spowoduje poprawę warunków zamieszkania przy przedmiotowym odcinku drogi.

Na rozpatrywanym terenie w stanie obecnym nie stwierdzono przekroczeń emisji hałasu wynikającego z ruchu samochodowego. Natężenie średniodobowe obecnie nie przekracza 884 pojazdów. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa w obrębie drogi występuje około 7,00m - 20,00m metrów od drogi. Wartości dopuszczalne w zakresie emisji hałasu na terenach chronionych akustycznie nie są przekraczane.

Aby jednak poprawić klimat akustyczny na rozpatrywanym terenie, w ramach przebudowy przewidziano również zastosowanie cichej nawierzchni o stopniu redukcji ok. – 3 db.

Zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości przyczyni się do znacznej poprawy klimatu akustycznego przy przebudowywanej drodze oraz spowoduje poprawę warunków zamieszkania przy przedmiotowym odcinku drogi.

Zaplanowano zastosowanie tzw. „cichą nawierzchnię” na całym odcinku przebudowywanej drogi.

Nawierzchnia „cicha” charakteryzuje się tym, że poziom dźwięku jest niższy o co najmniej 2 - 6 dB w stosunku do poziomu dźwięku ustalonego jako referencyjny dla danego kraju. W Polsce jako referencyjną przyjmuje się nawierzchnię SMA 11.

Zgodnie z danymi Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych (PSWNA) zastosowanie cichej nawierzchni drogowej daje efekt porównywalny do zmniejszenia ruchu pojazdów o połowę lub podwojenia dystansu między źródłem hałasu i jego odbiorcą. Są one powszechnie i z powodzeniem stosowane w Europie i na całym świecie.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia będzie zastosowana cicha nawierzchnia o ograniczeniu hałasu na poziomie ok. - 3 dB. Rodzaj mieszanki, technologii przygotowania powinien dobrać Projektant/Wykonawca w porozumieniu z Inwestorem na etapie przygotowania projektu budowlanego. Dopuszczyć do wykonania można każdy dostępny rodzaj cichej nawierzchni, który zapewni:

- w/w stopień redukcji (ok. – 3 dB)

- oraz zapewni długotrwałe i skuteczne działanie warstw/mieszanek powodujących ograniczenie emisji hałasu.

Wykonanie nowej nawierzchni przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego przy drodze oraz spowoduje poprawę warunków zamieszkania przy przedmiotowym odcinku drogi.

Na etapie realizacji należy skrócić czas wykonywania robót budowlanych do niezbędnego minimum. Maksymalne skrócenie czasu robót można uzyskać poprzez sprawne prowadzenie prac budowlanych. Prace szczególnie hałaśliwe w rejonie zabudowy mieszkaniowej powinno się prowadzić w godzinach od 6.00 do 22.00. Ponieważ przy przebudowywanym odcinku drogi nie występuje

zabudowa zagrodowa ani mieszkalna, a prace będą miały charakter krótkotrwały i będzie je charakteryzowała duża dynamika zmian, nie ma potrzeby stosowania tymczasowych urządzeń ochrony przed hałasem.

Realizacja inwestycji oraz jej eksploatacja nie wpłynie negatywnie na wody powierzchniowe i podziemne oraz nie przyczyni się do pogorszenia ich stanu, a tym samym nie pogorszy elementów fizykochemicznych wód ani nie zagrazi osiągnięciu celów środowiskowych.

Wody opadowe z obszaru przedmiotowej inwestycji należą do zlewni cieków (RW20006216789) należącego do Jednolitej Części Wód Powierzchniowych zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, region wodny Górnej Wisły. Są to jednolite części wód powierzchniowych o statusie naturalnej części wód, dla której cel środowiskowy jest osiągnięty - dobry stan ekologiczny i chemiczny wód.

W rezultacie wykonania przedsięwzięcia, nastąpi bardzo mały przyrost powierzchni szczelnej w stosunku do stanu istniejącego. Remont przepustów pod drogą i dobry stan istniejących rowów przydrożnych zdecydowanie usprawni odprowadzenie wód opadowych z przyległego terenu, a poprzez zastosowanie rowów trawiastych wprowadza się dodatkową ochronę przed zanieczyszczeniami przenoszonymi razem z wodami opadowymi. Dopuszczalne stężenia zawiesiny ogólnej ścieków i stężeń węglowodorów ropopochodnych nie zostaną przekroczone.

Zamierzona działalność nie będzie miała negatywnego oddziaływania na JCWPd nr 100, a w szczególności na:

- ✓ stan ilościowy wód podziemnych: brak oddziaływań (brak obniżenia, podwyższenia położenia wód podziemnych, brak zmiany kierunku przepływu wód podziemnych, brak zmiany poziomu wód gruntowych, brak utraty łączności hydraulicznej z wodami podziemnymi);
- ✓ stan chemiczny wód podziemnych: brak oddziaływań (brak pogorszenia ogólnych parametrów fizykochemicznych wód podziemnych, brak pogorszenia organicznych parametrów fizykochemicznych wód podziemnych).

Realizacja inwestycji w tym renowacja rowów i remont przepustów nie wpłynie negatywnie na wody powierzchniowe i podziemne oraz nie przyczyni się do pogorszenia ich stanu, a tym samym nie pogorszy elementów fizykochemicznych wód ani nie zagrazi osiągnięciu celów środowiskowych określonych według „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”.

Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji inwestycji będzie osiągnięte poprzez poniżej wymienione działania:

- odpowiednią lokalizację i organizację zaplecza budowy przez Wykonawcę; zaplecza budowy będą zlokalizowane w odległości bezpiecznego bufora od cieków (minimalnie 50m), obowiązkowe zastosowanie systemu odbioru i odprowadzenia ścieków bytowych,
- wykonawca będzie odpowiedzialny za dysponowanie odpowiednim sprzętem budowlanym o szczelnych układach napędowych i hydraulicznych,
- teren placu będzie szczegółowo zabezpieczony przed ewentualnym przedostawaniem się materiałów, a także substancji do środowiska gruntowo – wodnego na etapie prowadzenia robót budowlanych; zabezpieczone powinny być w szczególności miejsce parkowania sprzętu budowlanego, obszar magazynowania materiałów i odpadów oraz zaplecza socjalnego.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, wody opadowe i roztopowe nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/dm³ zawiesin ogólnych i 15 mg/dm³ węglowodorów ropopochodnych.

Dla przedmiotowej inwestycji natężenie ruchu przyjęto według pomiaru ruchu SDR. Natężenie ruchu na drodze powiatowej nr 0141T wynosi 535 poj./dobę. Na tej podstawie stężenie zawiesiny

ogólnej wynosi: $S_{ZO} = 19,93 \text{ mg/dm}^3$

Stężenie węglowodorów ropopochodnych obliczamy mnożąc wartości S_{ZO} przez współczynnik przeliczeniowy o wartości 0,08, a także współczynnik bezpieczeństwa 1,1.

Stężenie węglowodorów ropopochodnych wynosić będzie: $S_{WR} = 1,75 \text{ mg/dm}^3$

Jak widać z przeprowadzonych obliczeń, wartości dopuszczalne nie zostaną przekroczone.

Inwestor/Zarządca Drogi w stosunku do obiektów istniejących, a znajdujących się w pobliżu omawianego przedsięwzięcia, jak również w stosunku do nowo zaprojektowanych elementów powinien:

- utrzymywać koryta rowów/cieków w dobrym stanie i zabezpieczać przed porywaniem przez wodę drzew i innych obiektów, które mogłyby zatamować wlot lub uszkodzić przepusty;
- systematycznie oczyszczać przepusty, rowy przydrożne ;
- zapobiegać ewentualnemu tarasowaniu dróg przez powalone drzewa i słupy energetyczne (odpowiednia lokalizacja tych elementów);
- regularna przycinka drzew – zapobieganie nadmiernemu rozrostowi drzewostanu w pobliżu dróg, a także wycinka drzew zagrażających bezpieczeństwu użytkowników dróg.

Na stan techniczny nawierzchni dróg ma wpływ m. in. temperatura otoczenia, w związku ze wzrostem temperatury mogą ulec zmianie terminy rozpoczynania sezonu utrzymania zimowego dróg. Jednym z najbardziej dokuczliwych zjawisk są wahania temperatury, w szczególności tzw. przejścia przez temperaturę 0°C sprzyjające powstawaniu gołoledzi, dlatego Inwestor/Zarządca Drogi powinien przewidywać odpowiednio wcześniej niniejsze zjawisko w celu zapobieżenia jego negatywnym skutkom.

Obszar planowanej inwestycji nie leży na obszarze terenów zalewowych.

Ze względu na małą powierzchnię zlewni nie przewiduje się wykonania urządzeń/budowli małej retencji.

Na terenie i w sąsiedztwie inwestycji brak jest terenów osuwiskowych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zostaną podjęte kroki ograniczające wpływ fali upałów na pracowników budowlanych poprzez zapewnienie odpowiedniej ilości napojów, odzieży ochronnej, odpowiedniej ilości przerw oraz ograniczenie pracy w godzinach największego nasłonecznienia w przypadku wystąpienia upałów.

Zostaną przedsięwzięte działania mające na celu zabezpieczenie terenu prowadzonych prac budowlanych przed skutkami opadów o dużym natężeniu, takie jak:

- odprowadzenie wód opadowych przy wykorzystaniu naturalnego ukształtowania terenu zgodnie z zasadami sztuki budowlanej i wymogów ochrony środowiska;
- prace budowlane będą wykonywane w jak najkrótszym czasie, aby uniknąć ewentualnego osuwania skarp świeżych wykopów w razie wystąpienia intensywnych opadów atmosferycznych.

Należy zaznaczyć, że przedmiotowa inwestycja nie będzie wymagała wykonywania wykopów głębokich, a jedynie renowację przydrożnych rowów, technologia przyjęta do przebudowy drogi będzie minimalizowała skutki ewentualnych opadów o dużym natężeniu. Odkład ziemi z urobku oraz miejsce składowania materiałów budowlanych będą zlokalizowane w taki sposób, aby nie utrudniać odpływu wód opadowych z terenu robót.

Niniejsza inwestycja nie generuje negatywnych oddziaływań skutkujących nasilaniem się zmian w klimacie, a wręcz przeciwnie, ma na celu zmniejszenie istniejących negatywnych oddziaływań, jak np.:

- płynność ruchu samochodowego,
- zmniejszenie poziomów hałasu i wibracji,
- ograniczenie emisji spalin,
- zmniejszenie emisji pyłów,

- poprawienie sprawności istniejącego systemu odwodnienia drogi .

Przewidywany zakres prac spowoduje chwilowe zmiany w akustyce, poziom hałasu emitowany do środowiska będzie jednak hałasem okresowym, oddziałującym lokalnie i charakteryzującym się dużą dynamiką zmian. Uciążliwości hałasowe ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych. Uciążliwości występujące w trakcie prowadzenia prac budowlanych będą ograniczone do bezpośredniego sąsiedztwa terenu objętego robotami (będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i chwilowe) oraz spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego i pojazdami, które transportują materiały i surowce. Po zakończeniu realizacji inwestycji uciążliwości związane z pracami budowlanymi ustąpią. Wzdłuż drogi zlokalizowana jest nieliczna zabudowa zagrodowa, większość przebudowywanego odcinka przebiega w terenie rolniczym, niezabudowanym, krótkotrwałe generowany hałas nie wpłynie negatywnie na ludzi.

Dokładne wartości poziomu hałasu zależą od przyjętej technologii wykonywania robót przez Wykonawcę. Jednakże przewiduje się, że wartości równoważnego poziomu hałasu w obrębie realizacji omawianego przedsięwzięcia, nie będą wyższe niż dla typowych robót drogowych, tj. 70÷83dB(A) w bezpośrednim otoczeniu drogi oraz 62÷75dB(A) w odległości 30m od drogi.

Prace będą prowadzone w godzinach 7:00-20:00.

Ograniczenie emisji hałasu do środowiska będzie uzyskane poprzez następujące działania:

- używanie urządzeń stanowiących źródła hałasu o jak najniższym poziomie mocy akustycznej,
- unikanie nakładania się i sumowania oddziaływań o jednym charakterze (unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu, eliminowanie pracy sprzętu na biegu jałowym),
- gromadzenie sprzętu budowlanego w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi,
- wyłączanie zbędnych, nieużywanych w danym momencie urządzeń, maszyn i narzędzi emitujących hałas,
- stosowanie nowoczesnego, odpowiednio wyciszonego i sprawnego technicznie sprzętu oraz najmniej uciążliwej pod względem akustycznym technologii prowadzenia prac budowlanych,
- dbanie o właściwy stan techniczny urządzeń, zwłaszcza tych stanowiących istotne źródła hałasu na terenie inwestycji,
- stosowanie, w miarę możliwości technicznych, osłon, obudów, lub ekranów dla źródeł hałasu pracujących na zewnątrz.

Klimat akustyczny nie powinien pogorszyć się w stosunku do stanu istniejącego.

Po przebudowie omawianego odcinka drogi nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu.

Eksploatacja drogi nie wpłynie negatywnie na stan klimatu akustycznego w porównaniu do stanu istniejącego, wręcz przeciwnie, wykonanie inwestycji spowoduje upłynnienie ruchu, a nowa nawierzchnia zmniejszy wartość poziomu hałasu.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia dopuszczalne poziomy hałas w środowisku nie zostaną przekroczone.

Podczas robót budowlanych może dojść do chwilowego zwiększenia emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych z maszyn drogowych i środków transportu, przejazdu pojazdów przewożących materiały sypkie do budowy drogi oraz pylenia będącego skutkiem układania nawierzchni bitumicznych (emisja węglowodorów). Ponadto emisje te będą miały charakter czasowy, tzn. zanikną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Prace będą prowadzone w godzinach 7:00-20:00.

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do środowiska będzie uzyskane poprzez następujące działania:

- unikanie nakładania się i sumowania oddziaływań o jednym charakterze (unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu, eliminowanie pracy sprzętu

- na biegu jałowym),
- gromadzenie sprzętu budowlanego w obszarze do tego przystosowanym,
 - wyłączanie zbędnych, nieużywanych w danym momencie urządzeń, maszyn i narzędzi,
 - stosowanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu,
 - dbanie o właściwy stan techniczny urządzeń.

Podstawowe zanieczyszczenia w komunikacji samochodowej przewidywane w trakcie eksploatacji drogi powiatowej to: tlenki azotu (NO_x), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO₂) powstający podczas spalania paliw w silnikach, pary ołowiu, tlenki siarki (SO_x) z przewagą dwutlenku siarki (SO₂) powstającego podczas spalania oleju napędowego. Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki jak: rodzaj spalanego paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, pochylenie niwelety. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obciążone są pewnymi błędami.

Przewiduje się brak wzrostu natężenia ruchu w odniesieniu do obecnej sytuacji, w związku z czym nie przewiduje się także wzrostu emisji zanieczyszczeń powietrza względem stanu istniejącego.

Dodatkowo należy zaznaczyć, że analizowany układ drogowy występuje w środowisku już w stanie istniejącym, a planowane zamierzenie inwestycyjne nie przewiduje wprowadzenia znaczących zmian w tym zakresie (dalej będzie odbywał się ruch kołowy jak w stanie istniejącym). Planowane przedsięwzięcie przewiduje jedynie usprawnienie tego ruchu – zwiększenie płynności jazdy. Płynna jazda jest najmniej uciążliwa dla środowiska – generuje najmniejsze zużycie paliw, a tym samym najmniejszą emisję zanieczyszczeń do powietrza – w pojazdach osobowych przy płynnej jeździe waha się w granicach 4 do 10 litrów na 100 km. Natomiast największe zużycie paliwa – dochodzące nawet do 40 litrów na 100 km występuje w momencie ruszania pojazdu, a tym samym w tym momencie występuje największa emisja zanieczyszczeń do powietrza.

Etap realizacji może być związany z powstawaniem niewielkiej ilości ścieków socjalno- bytowych. Wszelkie potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy będą zabezpieczone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych TOY-TOY na terenie bazy budowy.

Wielkość emisji ścieków socjalno- bytowych uwzględniając wielkość zatrudnienia pracowników przy realizacji drogi, oszacować można na kilka metrów sześciennych dla całego okresu realizacji przedsięwzięcia.

Ścieki z urządzeń przenośnych odbierane będą przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenie i przekazywane do punktów zlewnych na oczyszczalni ścieków.

Źródłami zanieczyszczeń w fazie eksploatacji drogi będą spływy powierzchniowe pochodzące z jej nawierzchni i uszczelnionych powierzchni.

Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, nie ujawni się w postaci negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

Przedmiotowa inwestycja w żadnym stopniu nie będzie miała negatywnego wpływu oraz nie zakłóci obszarów chronionych. Poprawa nawierzchni jezdni w pewnym stopniu wpłynie wręcz na poprawę istniejącego oddziaływania drogi poprzez ograniczenie hałasu oraz drgań podczas przyszłego jej użytkowania.

Planowana inwestycja nie graniczy bezpośrednio oraz nie znajduje się w obszarze „Natura 2000”.

Uwzględniając zakres planowanych robót oraz zasięg oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w fazie budowy i eksploatacji nie przewiduje się możliwości negatywnego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na tereny chronione w ramach sieci ekologicznej NATURA 2000.

Planowana inwestycja nie zalicza się do transeuropejskiej sieci drogowej ani nie łączy się z transeuropejską siecią drogową w sposób bezpośredni.

Przedmiotowa inwestycja w zakresie planowanych robót nie pokrywa się z innymi realizowanymi i zrealizowanymi przedsięwzięciami.

Na etapie realizacji inwestycji poważna awaria może mieć miejsce w przypadku, jeżeli zostaną rozlane substancje używane do przebudowy drogi, w tym przede wszystkim w napędach maszyn i urządzeń (czyli różne substancje ropopochodne: benzyna, olej napędowy, smary, itp.). Prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzeń o znamionach poważnej awarii będzie mniejsze, jeśli w rejonie budowy substancje te będą składowane w odpowiedni sposób, a pojazdy i maszyny będą tankowane w miejscach do tego przeznaczonych i zabezpieczonych przed przedostaniem się zanieczyszczeń do wód i gleb.

W przypadku awarii urządzenia wykorzystywanego w pracach budowlanych może nastąpić wyciek ze zbiorników. W takiej sytuacji zebranie i zutylizowanie materiału przez odpowiednie służby (Straż Pożarną) zapobiegnie skażeniu środowiska.

Przy odpowiedniej organizacji prac budowlanych na etapie realizacji inwestycji ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy jest znikome.

Reasumując, biorąc pod uwagę charakter przedmiotowej inwestycji należy stwierdzić, że ryzyko wystąpienia poważnej awarii jest niewielkie z uwagi na kategorię drogi i strukturę ruchu pojazdów (udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu jest znikomy). Projektowana inwestycja ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo, komfort i płynność ruchu o znaczeniu lokalnym.

Biorąc powyższe pod uwagę ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy jest bardzo niewielkie, a na pewno mniejsze niż w stanie istniejącym.

W fazie budowy (realizacji) przedmiotowej inwestycji powstawać będą odpady, które zalicza się do grup 15, 17, 20 (podstawą prawną do zakwalifikowania niżej wymienionych odpadów jest Dz. U. 2014, poz. 1923 *Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów*):

- | | |
|----------|--|
| 17 01 01 | odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów; |
| 17 01 07 | zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06; |
| 17 01 81 | odpady z remontów i przebudowy dróg; |
| 17 05 04 | gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż w 17 05 03; |
| 17 05 06 | urobek z pogłębienia inny niż wymieniony w 17 05 05; |
| 17 09 04 | zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03. |

Podczas prac budowlanych będą wykorzystywane materiały gotowe dostarczane często w opakowaniu transportowym np. na paletach, owinięte folią, zapakowane w skrzyniach lub w pudłach kartonowych. Wykorzystanie materiałów powoduje powstawanie odpadów opakowaniowych zaliczanych do grupy 15, a mogą to być w szczególności:

- | | |
|----------|----------------------------------|
| 15 01 01 | opakowania z papieru i tektury; |
| 15 01 02 | opakowania z tworzyw sztucznych; |
| 15 01 03 | opakowania z drewna; |
| 15 01 04 | opakowania z metali; |

Odpady te powinny być selektywnie magazynowane na zapleczu budowy i po nazbieraniu odpowiedniej ilości powinny być przekazywane do odzysku.

Wydobyte w trakcie robót budowlanych niezanieczyszczona gleba i inne materiały występujące w stanie naturalnym, będą w maksymalnym stopniu zagospodarowane w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia.

Etap budowy będzie również związany z wytwarzaniem odpadów typu komunalnego

(grupa 20) na zapleczu socjalnym budowy. Odpady zbierane będą w pojemniku (kontenerze) ustawionym na zapleczu socjalnym placu budowy, po nazbieraniu odpowiedniej ilości odpadów wezwana zostanie firma zajmująca się zbieraniem odpadów komunalnych (posiadająca stosowne zezwolenie).

Zwraca się szczególną uwagę, aby powstające podczas budowy dróg odpady były gromadzone w wydzielonym miejscu lub bezpośrednio po powstaniu załadowywane na samochody i wywożone poza teren prac budowlanych (np. na składowisko odpadów komunalnych lub do innych odbiorców uprawnionych do ich odbioru).

Wszelkie prace związane z realizacją przedmiotowej inwestycji zostaną zlecone firmie zewnętrznej, w związku z powyższym (biorąc pod uwagę zapis w Ustawie o odpadach, Dz. U. 2013, poz. 21 z późn. zm.) wytwórcą odpadów na etapie budowy będzie Wykonawca prac budowlanych i to na nim spoczywać będzie obowiązek uzyskania odpowiednich decyzji w zakresie gospodarki odpadami.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie w sposób zorganizowany z zachowaniem segregacji odpadów oraz ich właściwego przechowywania. Wszelkie ewentualne odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych, odpowiednio opisanych pojemnikach w sposób uniemożliwiający ich ewentualne zmieszanie i przenikanie zanieczyszczeń do wód lub gruntu. Wytworzone odpady przekazywane będą do transportu, odzysku lub unieszkodliwiania jedynie specjalistycznym podmiotom, posiadającym stosowne zezwolenia.

Eksploatacja przedmiotowej drogi będzie wiązała się z powstawaniem odpadów zaliczonych do grup 16, 17, 20.

- | | |
|-----------------|--|
| 16 81 02 | odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych, inne niż wymienione w 16 81 01* (16 81 01* - odpady wykazujące właściwości niebezpieczne); |
| 17 01 81 | odpady z remontów i przebudowy drogi; |
| 20 03 03 | odpady z oczyszczenia drogi; |
| 20 03 01 | niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne; |
| 20 03 99 | odpady komunalne nie wymienione w innych podgrupach; |

Sposób postępowania z odpadami powinien być zgodny z wymaganiami określonymi w *Ustawie o odpadach*.

Zastosowanie środków ochronnych powinno zminimalizować w/w uciążliwości w wystarczającym stopniu.

Na obecnym etapie dla omawianego przedsięwzięcia, nie ma możliwości przedstawienia dokładnej ilości poszczególnych rodzajów odpadów, ani ich sumarycznej wielkości, jednakże istnieje możliwość wyszczególnienia ich.

Prace rozbiórkowe przewidziane do wykonania na etapie realizacji inwestycji to:

- rozbiórka przepustów pod zjazdami i pod drogą z rur betonowych
- frezowanie nawierzchni z betonu asfaltowego na dowiązaniach, rozjazdach, przepustach
- rozbiórka istn. znaków drogowych

Wszelkie prace związane z rozbiórką elementów drogi zrealizuje Wykonawca robót budowlanych i to na nim spoczywać będzie obowiązek segregacji i utylizacji odpadów, zgodnie z zapisami ustawy o odpadach, (Dz. U. 2013, poz. 21 z późn. zm.)

Obecny stan przedmiotowej drogi jest niezadowolający. Konieczna jest przebudowa- podniesienie standardu i poprawa jej stanu technicznego.

Analiza zebranych danych wskazuje na to, że realizacja w/w inwestycji:

- nie będzie się znacząco przyczyniać do pogorszenia warunków aerosanitarnych,
- nie dojdzie do zmian stosunków wodnych w otoczeniu inwestycji,
- nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. podziału siedlisk, wysiedleń, połączeń komunikacyjnych, nie spowoduje potrzeby budowy objazdów, dodatkowych

zabezpieczeń, itp.,

- nie wystąpi konieczność wycinki krzewów i drzew,
- nie spowoduje uszczuplenia zasobów naturalnych,
- nie będzie ingerować w obszary i obiekty chronione przyrodniczo i kulturowo,
- zapotrzebowanie na surowce podczas realizacji będzie miało wielkości normatywne, typowe dla tego rodzaju przedsięwzięcia,
- nie spowoduje obniżenia wartości urbanistyczno-architektonicznych obiektów,
- nie spowoduje powstania odpadów niemożliwych do utylizacji,

Planowana inwestycja spowoduje natomiast:

- znaczną poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym
- poprawę estetyki i zagospodarowania drogi,
- redukcję emisji spalin i hałasu dzięki poprawie płynności ruchu,
- poprawę komfortu jazdy,
- poprawę stopnia skomunikowania bezpośredniego otoczenia drogi, zarówno pod względem ruchu samochodowego jak i ruchu pieszych.

Przedsięwzięcie nie ma charakteru transgranicznego, a jedynie lokalny.

Istotne pogorszenie jakości powietrza i klimatu akustycznego wystąpi jedynie w trakcie realizacji przedsięwzięcia, podczas pracy ciężkiego sprzętu budowlanego i ustąpi wraz z ich zakończeniem.

Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarach szczególnie chronionych.

Inwestycja nie spowoduje pogorszenia walorów krajobrazowych z uwagi na charakter i zakres przewidzianych robót.

Z up. Wójta

mgr inż. Agata Wróbel
Sekretarz Gminy