

Znak: RIT. 6220.4.2016.EP

Data: 14.10.2016r

DECYZJA NR 4/2016 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 1 i 2, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, 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* (Dz. U. z 2016r. poz. 353) i w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 w połączeniu z §3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71) oraz w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2013r., poz. 267 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Sieradzu.

stwierdzam:

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew- Wąglczew- Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770, nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

Inwestycja realizowana przez Powiatowy Zarząd Dróg w Sieradzu.

Gmina nie posiada dla tego terenu opracowanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

uzasadnienie:

Wójt Gminy Wróblew pismem z 23 sierpnia 2016 r. o znaku RIT.6220.4.2016.EP wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z prośbą o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenie ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn *przebudowa ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew- Wąglczew- Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770*, załączając m.in. kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia. Następnie, Wójt Gminy Wróblew pismem z 31 sierpnia 2016 r. o znaku RIT.6220.4.2016.EP (wobec pisma wnioskodawcy) uzupełnił skierowany do RDOŚ wniosek. Jednocześnie pismem z dnia 01.09.2016r. znak: RIT.6220.4.2016.EP wystąpiono do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sieradzu o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi po analizie załączonego materiału pismem WOOS-I.4240.752.2016.MPr z dnia 02.09.2016r. wyraził opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sieradzu pismem znak: PPIS.ZNS.460.205.71.2016 z dnia 09.09.2016r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Wobec powyższego Wójt Gminy Wróblew postanowieniem RIT.6220.4.2016.EP z dnia 23.09.2016r. zdecydował o nie nakładaniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko tj.: *„polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, 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 ust. 1, o ile progi te zostały określone”, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 ww. rozporządzenia, tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.*

Po analizie wszystkich dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględniając stanowiska organów opiniujących uznano, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań, w przedstawiony, poniżej sposób.

Oceniając oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy „ooś” odniesiono do poszczególnych uwarunkowań, w przedstawiony, poniżej sposób.

Zakres, skala oraz miejsce lokalizacji przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew- Wąglczew- Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770. Inwestycja będzie realizowana na terenie dwóch gmin Wróblew (w trasie przebiegu wyżej wymienionej drogi w obrębie geodezyjnym nr 16 Ocina, 33 Wróblew, 3 Dąbrówka Zgniła, 22 Sadokrzyce, 31 Wąglczew, 32 Kolonia Wąglczew wraz z terenem niezbędnym dla realizacji planowanej przebudowy) oraz Błaszki, (w trasie przebiegu wyżej wymienionej drogi w obrębie nr 30 Łubna Jarosław, 8 Cienia, 15 Gruszczyce wraz z terenem niezbędnym dla realizacji planowanej przebudowy) w terenie nisko zurbanizowanym o rozproszonej zabudowie, po istniejącym terenie dróg powiatowych. Całkowita powierzchnia terenu objętego przebudową będzie wynosić ok. 120 000 m², w tym zajętość terenu dla gminy Wróblew będzie wynosić ok. 72 840 m², a dla gminy Błaszki ok. 60 070 m². Na całkowitą

powierzchnię terenu inwestycji będą składać się następujące elementy: nawierzchnie planowanych dróg odpowiednio ok. 85 ha, chodniki ok. 0,65 ha oraz elementy pozostałe, tj.: pobocza, skarpy, rowy, tereny zielone, zjazdy indywidualne ok. 34,35 ha.

Aktualne otoczenie przedmiotowej inwestycji stanowią grunty rolne, łąki oraz pojedyncze drzewa oraz skupiska drzew i krzewów.

Istniejąca nawierzchnia na analizowanym odcinku (w szczególności na odcinkach poza obszarami zabudowanymi) jest w złym stanie technicznym. Droga posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości od 4,0 m do 6,50 m. Natomiast szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wynosi ok. 10,0 m (po liniach granic i ogrodzeń działek przyległych do pasa drogowego). Przedmiotowa droga posiada skrzyżowanie z drogą krajową Nr 14 w miejscowości Wróblew. Projekt nie przewiduje jednakże przebudowy ww. skrzyżowania z drogą, a jedynie połączenie nowych warstw asfaltowych w granicach pasa drogowego drogi powiatowej.

Podstawowy zakres inwestycji będzie obejmować następujące prace:

- dostosowanie parametrów przedmiotowej drogi do klasy technicznej Z, w tym korektę geometrii i parametrów łuków poziomych i pionowych, poszerzenie jezdni i poboczy,
- poprawę geometrii skrzyżowań z drogami dochodzącymi do ciągu dróg powiatowych,
- wykonanie nawierzchni jezdni, dostosowanej do obciążenia 100 kN/oś,
- przebudowę trzech przepustów rurowych pod koroną drogi,
- budowę, przebudowę lub korektę zjazdów indywidualnych i zjazdów do pól,
- poprawę systemu odwodnienia poprzez przebudowę istniejących rowów otwartych oraz wykonanie odcinków kanalizacji deszczowej,
- wykonanie elementów organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome),
- zabezpieczenie sieci telekomunikacyjnej rurami osłonowymi typu AROT,
- wycinkę zieleni kolidującej z przebudowywaną drogą.

W ramach przedmiotowej inwestycji będzie wykonana przebudowa drogi o nawierzchni bitumicznej na podbudowie zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (lub kruszywa stabilizowanego cementem) z ewentualnym wzmocnieniem podłoża poprzez wykonanie warstwy z kruszywa stabilizowanego cementem. Ciągi piesze wykonane będą o nawierzchni z kostki betonowej lub z płyt chodnikowych

Przedmiotowa inwestycja będzie charakteryzowała się następującymi parametrami:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa techniczna - Z,
- kategoria ruchu - KR 2,
- prędkość projektowa - $V_p=40-50$ km/h,
- przekrój poprzeczny - jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu (po jednym dla każdego kierunku),
- szerokość drogi - 6,0-7,0 m,
- szerokość pobocza - min. 1,0 m,
- spadek poprzeczny - 2,0 % daszkowy,
- pobocze - 6,0 %,
- pochylenie podłużne - dostosowane do istniejącego terenu,
- nawierzchnia drogi - beton asfaltowy.

W ramach przedmiotowej inwestycji nie będą wykonane nowe rowy odwadniające. Istniejące ślady rowów odwadniających będą odmulone oraz wykonane odpowiednie spadki podłużne. Nachylenie skarp wyniesie 1:1,5m, o kształcie trapezowym oraz głębokości ok. 0,5 m i szerokość dna ok. 0,4 m.

Wszystkie roboty wykonane będą zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. Po zakończeniu realizacji przedmiotowej inwestycji teren będzie uporządkowany i doprowadzony do stanu sprzed budowy.

powiązań z innymi przedsięwzięciami w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie

Nie przewiduje się kumulowania oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.

wykorzystania zasobów naturalnych

W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji będzie zachodzić potrzeba wycinki zieleni kolidującej z przebudową ciągu dróg powiatowych. Inwestor przewiduje wycinkę 86 drzew. Szczegółowe informacje na temat składu gatunkowego, obwodu drzew mierzonego na wysokości 130 cm oraz dokładną ich lokalizację zamieszczono w załączniku do karty informacyjnej przedsięwzięcia. Nie mniej jednak, wycinka zieleni ograniczona powinna być do niezbędnego minimum i przeprowadzona przez wyspecjalizowaną firmę w sposób niezagrażający środowisku i bezpieczeństwu osób trzecich. Wycinkę drzew należy wykonać poza okresem lęgowym ptaków. Za wycięcie drzew należy wykonać rekompensatę w postaci nasadzeń zastępczych w ilości, co najmniej odpowiadającej ilości drzew usuwanych na potrzeby realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Inwestor przewiduje rekompensatę w postaci nasadzenia nowych drzew gatunków rodzimych, tj. lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, klon zwyczajny. Pozostałe drzewa zlokalizowane na terenie przedsięwzięcia nie powinny odnieść szkody w wyniku przeprowadzenia inwestycji, a te, które będą szczególnie narażone na niekorzystny wpływ w czasie budowy będą odpowiednio zabezpieczone. Przeprowadzona inwentaryzacja zieleni nie wykazała obecności prawnie chronionych gatunków. W miejscach bytowania płazów (np. terenach podmokłych, zbiornikach i ciekach wodnych) prace budowlane należy prowadzić z niezwykłą starannością, tak aby nie doprowadzić do powstawania zastoisk wodnych. Dodatkowo należy w tych miejscach zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające płazom przedostanie się na plac budowy poprzez ogrodzenie terenu siatką (częściowo zagłębiona w ziemi o wysokości ok. 40 cm i wielkości oczka nie większej niż 0,5 cm x 0,5 cm).

Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych będzie zlokalizowane na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi, z dala od zbiorników i cieków wodnych. Ponadto zaplecze budowy oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.

emisji i występowania innych uciążliwości

Do wykonania przedmiotowej inwestycji wykorzystany będzie beton asfaltowy wyprodukowany w wytwórni mas bitumicznych poza placem budowy. Kruszywo na podbudowę oraz pozostałe elementy prefabrykowane będą dostarczone na budowę bezpośrednio przed wbudowaniem. Przewiduje się zapotrzebowanie na kruszywo kamienne w ilości ok. 2000m³. Przewidywana ilość wody jaka zostanie wykorzystana to ok. 1000m³. Szacowane zużycie oleju (paliwa technologicznego) to ok. 510m³. Zastosowane materiały powinny posiadać świadectwa jakości dopuszczające do stosowania w budownictwie i spełniające wymagania obowiązujących norm budowlanych.

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m² utrzymywanej powierzchni drogi. Ponadto wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni (w tym okresowe podlewanie i nawożenie,

zużycie materiałów pędnych dla sprzętu mechanicznego - zgodnie ze standardami utrzymania dróg publicznych). Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi. Ponadto na potrzeby remontów cząstkowych, okresowych i kapitalnego zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów podobnych jak dla etapu budowy. Ich ilości i szczegółowy zakres będzie zależał od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii.

W trakcie trwania prac budowlanych będą występować przede wszystkim chwilowe i zmienne w czasie uciążliwości w postaci hałasu oraz emisji do powietrza. Emisja do powietrza w czasie realizacji inwestycji będzie miała charakter lokalny, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego najbliższego otoczenia. Źródłem tych emisji będą przede wszystkim pracujące maszyny, sprzęt budowlany. W celu zmniejszenia tych uciążliwości powinny być prowadzone prace w porze dnia, przy użyciu sprawnego sprzętu posiadającego aktualne przeglądy techniczne i spełniających polskie normy. Ponadto zaleca się przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw.

Inwestor przewiduje powstawanie w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji następujących rodzajów odpadów:

Kod odpadu	Nazwa odpadu	Sposób czasowego składowania	Sposób wykorzystania
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	Na placu budowy w uporządkowany sposób	Przewóz na miejsce odkładu lub wbudowanie w nasyp, wyrównanie terenu
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 - ziemia (humus)	Na placu budowy w uporządkowany sposób (w przyzmacach)	Do wykorzystania przy nasadzeniu zieleni, humusowaniu skarp i na odkład
1701 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wykorzystanie do rekultywacji terenów lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców
17 01 02	Gruz ceglany		Wykorzystanie do rekultywacji terenów lub odzysk albo wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców
17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06		Wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców
17 02 01	Drewno		Wykorzystanie przez Wykonawcę do robót budowlanych lub innych celów
170301	Mieszanki bitumiczne, smoła i produkty smołowe (masy mineralno-bitumiczne z rozbiórek istniejących jezdni i podbudowy)		Przekazanie odbiorcom posiadającym odpowiednie zezwolenia z przeznaczeniem do unieszkodliwienia
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01 (masy mineralno-bitumiczne z rozbiórek istniejących jezdni i podbudowy)		Przekazanie odbiorcom posiadającym odpowiednie zezwolenia z przeznaczeniem do recyklingu do wytwórni mas bitumicznych
17 03 80	Odpadowa papa		Przekazanie odbiorcom posiadającym odpowiednie zezwolenia z przeznaczeniem do unieszkodliwienia lub odzysku
17 04 02	Aluminium		Sprzedaż do składnicy złomu w celu odzysku surowca
17 04 05	Żelazo i stal	Magazynowanie posegregowanych odpadów: drobnych metali w pojemnikach, większych luzem na placu budowy	
17 02 02 17 02 03	Szkło Tworzywa sztuczne	Magazynowanie posegregowanych odpadów w pojemnikach na placu budowy	Przekazanie do punktu skupu surowców wtórnych lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców

17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Przekazanie do właścicieli linii i ponownego montażu
20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	Nie będą składowane	Rozdrobnić na zrębki i wywieźć do kompostowni lub do wykorzystania przez Wykonawcę trakcie rekultywacji terenu i zazieleniania terenu
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	Magazynowanie posegregowanych odpadów w pojemnikach lub pryzmach na placu budowy	Przekazanie do punktu skupu surowców wtórnych lub wywóz na składowisk odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych		
15 01 03	Opakowania z drewna		
17 04 07	Mieszanki metali		
20 01 10	Odzież		
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne		

Zgodnie z przedstawionymi informacjami w karcie, przewiduje się, że na etapie realizacji przedsięwzięcia powstającymi głównymi odpadami będą odpady o kodach: 17 01 81 w ilości 500 Mg, 17 03 02 w ilości 200 Mg oraz 17 05 04 (ziemia-humus) w ilości 15 000 Mg.

Na etapie eksploatacji drogi przewiduje się powstawanie odpadów związanych z utrzymaniem drogi oraz użytkowaniem infrastruktury towarzyszącej (np. zużycie źródła światła), tj.: 20 01 21*, czyli lampy fluorescencyjne i inne odpady zawierające rtęć, 20 03 03, czyli odpady z czyszczenia ulic i placów, 20 02 01, czyli odpady ulegające biodegradacji oraz odpady o kodzie 20 03 06, czyli odpady ze studzienek kanalizacyjnych (czyszczenie dwa razy w roku).

Sposób postępowania z powstającymi odpadami na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji powinien być zgodny z obowiązującymi przepisami.

Źródłem zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu w czasie eksploatacji przebudowanej drogi będzie głównie transport komunikacyjny. Inwestycja nie zmieni organizacji ruchu.

Wody opadowe z terenu objętego opracowaniem odprowadzane do odmulonych istniejących rowów przydrożnych i odcinków kanalizacji deszczowej.

Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do przenośnych urządzeń sanitarnych. Szacunkowa ilość ścieków bytowych powstających na etapie realizacji inwestycji wyniesie ok. 40m³.

Na podstawie przedstawionej dokumentacji dotyczącej emisji zanieczyszczeń i innych uciążliwości do środowiska związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji wynika, że nie ma przeciwwskazań prawnych do utworzenia przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i będą miały charakter odwracalny. Po zakończeniu etapu budowy teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu umożliwiającego jego wykorzystywanie zgodnie z założonymi celami.

ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii

Z treści karty informacyjnej przedmiotowego przedsięwzięcia wynika, że na etapie realizacji nie wystąpią zagrożenie związane z sytuacjami awaryjnymi, które mogłyby skutkować negatywnym wpływem na środowisko, a także na zdrowie i życie ludzi.

Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności:

obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary wybrzeży, obszary górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań chroniących środowisko planowane przedsięwzięcie nie powinno spowodować znaczących uciążliwości dla środowiska.

Z treści karty informacyjnej nie wynika by przedmiotowe przedsięwzięcie miało wywierać wpływ na obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży, obszarami górkimi oraz leśnymi. Ponadto z przedłożonej dokumentacji nie wynika, by przedmiotowe przedsięwzięcie miało wywierać wpływ na obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza terenem obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.).

Najbliżej zlokalizowane obszary ochronne to:

- rezerwat przyrody Wrząca w odległości ok. 5,5 km,
 - Brąszewicki Obszar Chronionego Krajobrazu w odległości ok. 1,18 km,
 - Nadwarciański Obszar Chronionego Krajobrazu w odległości ok. 4,9 km,
 - Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Rzeki Prośny w odległości ok. 7,9 km,
 - Specjalny obszar ochrony ptaków Zbiornik Jeziorsko PLB100002 w odległości ok. 4,9 km.
- Przedsięwzięcie z uwagi na rodzaj, charakterystykę i niewielką skalę, nie będzie miało znacząco negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność sieci obszarów Natura 2000.

obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne

Inwestycja leży poza obszarem o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

gęstość zaludnienia

Gęstość zaludnienia dla gminy Wróblew wynosi 54 os/km² (według GUS z 2015r.). Eksploatacja projektowanej inwestycji, przy założeniach przyjętych w karcie informacyjnej dołączonej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej, obszary przylegające do jezior

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących, a także uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze

Ponadto stwierdza się brak transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na położenie planowanego przedsięwzięcia w centralnej Polsce.

prawdopodobieństwa oddziaływania

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

Przedmiotowa inwestycja położona jest w dorzeczu rzeki Odry. Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że zarówno na etapie realizacji, eksploatacji czy likwidacji planowane zamierzenie inwestycyjne nie przyczyni się do możliwości nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą występować głównie niewielkie oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu oraz substancji pyłowych i gazowych do powietrza. Oddziaływanie to będzie odwracalne, trwające do czasu zakończenia prac budowlanych. Wszystkie oddziaływania występujące na etapie realizacji inwestycji będą miały charakter lokalny i odwracalny poza trwałym zajęciem terenu pod obiekt. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ustąpią po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Natomiast występujące oddziaływania na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji związane będą z poruszającymi się po przedmiotowej drodze pojazdami.

Na podstawie informacji zawartych w załączonej dokumentacji można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności mając na względzie skalę i zakres inwestycji. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik a także przestrzeganiu obowiązujących przepisów prawa nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Wobec powyższego po przeprowadzeniu analizy dołączonych do wniosku materiałów w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz po odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, uznano, że nie zachodzi konieczność przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko. Uwzględniając stan faktyczny oraz uregulowania prawne orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie uprawnia do wycinki drzew ani rozpoczęcia robót budowlanych.

Decyzja niniejsza stanowi integralną część wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 punkt 1-13 cytowanej na wstępie decyzji ustawy. Zgodnie z art. 73 ust. 3 przytoczonej wyżej ustawy, złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Zgodnie z art. 88 ust. 1 punkt 1 cytowanej na wstępie decyzji ustawy na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia może być przeprowadzone ponowne postępowanie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, prowadzone w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 punkt 1 i 10 cytowanej na wstępie decyzji ustawy.

Od decyzji niniejszej służy prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Sieradzu za pośrednictwem Wójta Gminy Wróblew w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Wnioskodawca Powiatowy Zarząd Dróg w Sieradzu
2. Pełnomocnik Pani Kinga Mosiniak
3. Urząd Gminy i Miasta w Błaszczach, (wraz z informacją w celu wywieszenia na tablicy sołectw)
4. Pozostałe strony postępowania, zawiadomienie zgodnie z art. 49 kpa,
5. a/a

Niniejsza decyzja uprawomocniła się
dnia 14.11.2016r.

WÓJT GMINY

Tomasz Woźniak

Z up. WÓJTA
Lilanna Szukiewicz
Sekretarz Gminy

Charakterystyka przedsięwzięcia

polegającego na przebudowie ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew-Wąglczew - Gruszczyce od km 0+000 do km12+770.

1) rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedmiotem inwestycji jest **Przebudowa ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew-Wąglczew-Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770.**

Planowana inwestycja ma charakter publiczny – zakres: budowa i utrzymanie dróg publicznych. Na podstawie § 3.1., pkt. 60) *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. 2010 nr 213 poz. 1397 z późniejszymi zmianami) inwestycję zalicza się do inwestycji mogącej potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 75, ust 4 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227 z późniejszymi zmianami) w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast. Ze względu na to iż większość terenu przeznaczanego pod inwestycję znajduje się na terenie gminy Wróblew ww. decyzje wydaje Wójt Gminy Wróblew w porozumieniu z wójtem gminy Gruszczyce. Długość odcinka trasy zlokalizowanego w gminie Wróblew wynosi 60,7 % całej długości planowanej drogi. Przewidywany teren zajęty pod inwestycję leżący w granicach gminy Gruszczyce stanowi 39,3 % obszaru całej inwestycji.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie dwóch gmin Wróblew (w trasie przebiegu wyżej wymienionej drogi w obrębie geodezyjnym nr 16 Ocina, 33 Wróblew, 3 Dąbrówka Zgniła, 22 Sadokrzyce, 31 Wąglczew, 32 Kolonia Wąglczew wraz z terenem niezbędnym dla realizacji planowanej przebudowy) oraz Błaszki, (w trasie przebiegu wyżej wymienionej drogi w obrębie nr 30 Łubna Jarosław, 8 Cienia, 15 Gruszczyce wraz z terenem niezbędnym dla realizacji planowanej przebudowy)

Podstawowy zakres inwestycji polegającej na przebudowie ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew- Wąglczew- Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770 obejmuje:

- a) dostosowanie parametrów przedmiotowej drogi do klasy technicznej Z, w tym korektę geometrii i parametrów łuków poziomych i pionowych, poszerzenie jezdni i poboczy,
- b) poprawa geometrii skrzyżowań z drogami dochodzącymi do ciągu dróg powiatowych,
- c) wykonanie nawierzchni jezdni, dostosowanej do obciążenia 100kN/oś,

Karta informacyjna przedsięwzięcia dla przebudowy ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew- Wąglczew- Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770

- d) przebudowa trzech przepustów rurowych pod koroną drogi,
- e) budowa, przebudowa lub korekta zjazdów indywidualnych i zjazdów do pól,
- f) poprawa systemu odwodnienia poprzez przebudowę istniejących rowów otwartych oraz wykonanie odcinków kanalizacji deszczowej,
- g) wykonanie elementów organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome),
- h) zabezpieczenie sieci telekomunikacyjnej rurami osłonowymi typu AROT,
- i) wycinka zieleni kolidującej z przebudowywaną drogą.

Inwestycja będzie realizowana w oparciu o pozwolenie na budowę a jej celem jest podwyższenie parametrów technicznych i technologicznych istniejącego ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew- Wąłczew- Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770.

2) powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia nieruchomości szatą roślinną:

Całkowita powierzchnia terenu objętego przebudową ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew- Wąłczew- Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770 wynosi ok. 120 000 m² w tym:

- gmina Wróblew – ok. 72 840,0 m²
- gmina Gruszczyce – ok. 60 070,0 m²

Powierzchnia przewidziana na inwestycje obejmuje:

- nawierzchnie planowanych dróg: ok 85,0 ha
- chodniki: ok 0,65 ha
- pozostałe: pobocza, skarpy, rowy, tereny zielone, zjazdy indywidualne: ok 34,35 ha

Inwestycja realizowana jest w terenie nisko zurbanizowanym o rozproszonej zabudowie po istniejącym terenie dróg powiatowych.

Po zakończeniu przebudowy teren zostanie uporządkowany i doprowadzony do stanu sprzed budowy.

W istniejącym pasie ciągu dróg powiatowych nie znajdują się przepusty dla zwierząt.

Planowana inwestycja przebiega po istniejącym śladzie ciągu dróg powiatowych zajmowanych przez następujących zieleni:

- uprawy roślin hodowlanych - grunty rolne,
- łąki,

Z rozbudową drogi związane będzie usunięcie części drzew i krzewów w granicach pasa drogowego. Projekt gospodarki zieleni, który będzie opracowywany na etapie projektu budowlanego, wskaże drzewa, które będzie można pozostawić lub adaptować.

Nie stwierdzono zieleni bardzo cennej przyrodniczo lub pomników przyrody.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem, znajdujących się w pasie drogowym zgodnie z załączoną inwentaryzacją zieleni.

Wycinka drzew nastąpi w terminie od 16 października do końca lutego.

Inwestycja przewiduje działania kompensacyjne w zakresie drzew. Przewiduje się nasadzenie nowych drzew gatunków rodzimych tj. lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, klon zwyczajny w ilości odpowiadającej wycince drzew istniejących.

W ramach działań kompensacyjnych nie przewiduje się przesadzania istniejących drzew kolidujących z planowaną inwestycją.

3) rodzaj technologii:

Faza budowy

Na obecnym etapie zakłada się wybudowanie drogi o nawierzchni bitumicznej na podbudowie zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (lub kruszywa stabilizowanego cementem) z ewentualnym wzmocnieniem podłoża poprzez wykonanie warstwy z kruszywa stabilizowanego cementem.

Ciągi piesze przewiduje się o nawierzchni z kostki betonowej lub z płyt chodnikowych.

Obiekty inżynierskie przewiduje się o konstrukcji:

- przepusty pod drogami – żelbetowe prefabrykowane lub z blach stalowych

falistych lub z tworzyw sztucznych PP, PE.

Przewiduje się również:

- Budowę odwodnienia powierzchniowego korpusu drogowego oraz fragmentów

kanalizacji deszczowej,

- Realizację elementów ochrony środowiska, w tym m.in. nasadzenia zieleni,

- Przebudowę lub zabezpieczenie kolidujących urządzeń obcych (m.in. średnie

napięcie, sieć gazowa, urządzenia melioracyjne),

- Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (m.in. oznakowania poziomego i pionowego, barier energochłonnych, wygrodzeń dla pieszych, wyniesionych przejść dla pieszych).

Sprzęt do wykonania robót będzie typowy dla realizacji inwestycji drogowych:

- ciężarówki,

- koparki,

- ładowarki,

- równiarki,

- walce,

- układarki,

- inny lekki sprzęt budowlany.

Szczegóły dotyczące technologii zostaną określone na etapie Projektu budowlanego i wykonawczego oraz zostaną dostosowane do specyfiki prac, zasobów wykonawcy i okresów realizacji.

Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy będzie należała do obowiązków wykonawcy robót. Możliwą lokalizacją zaplecza budowy są prywatne posesje przyległe do pasa dróg powiatowych.

Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji przewiduje się sprzęt do następujących robót (w zależności od potrzeb i stanu nawierzchni):

- utrzymanie bieżące (solarki, pługi, szczotki samobieżne, kosiarki, sprzęt do

bieżących napraw, szambiarci – obsługa kanalizacji deszczowej, osadników, podnośniki – wymiana oświetlenia, itp)

- remonty cząstkowe (co 5 – 10 lat) – sprzęt budowlany dostosowany do zakresu remontu
- remonty okresowe (co 10 – 15 lat) – sprzęt budowlany dostosowany do zakresu remontu
- remont kapitalny – odnowa nawierzchni: sprzęt typowy dla realizacji inwestycji drogowych

Droga relacji Wróblew – Wąglczew - Gruszczyce jest drogą powiatową będącą w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Sieradzu. Szerokość pasa drogowego w stanie istniejącym w liniach rozgraniczających wynosi ok. 10,0m (po liniach granic i ogrodzeń działek przyległych do pasa drogowego). Droga w stanie istniejącym posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości od 4,0m do 6,50m. Stan istniejącej nawierzchni na analizowanym odcinku (w szczególności na odcinkach poza obszarami zabudowanymi) jest niezadowolający i wymagający poprawy.

Droga posiada skrzyżowanie z drogą krajową Nr 14 w miejscowości Wróblew. Projekt nie przewiduje przebudowy skrzyżowania z drogą krajową nr 14, a jedynie połączenie nowych warstw asfaltowych w granicach pasa drogowego drogi powiatowej. Przewidziany do **przebudowy ciąg dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew- Wąglczew- Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770** będzie posiadać parametry drogi klasy Z. Przebudowa drogi ma na celu doprowadzenie jej do stanu umożliwiającego przenoszenie przez nią obciążeń konstrukcyjnych ruchu 100 kN/oś i wyprofilowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych.

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa techniczna - Z,
- kategoria ruchu - KR 2,
- prędkość projektowa - $V_p=40-50\text{km/h}$

przekrój poprzeczny - jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu (po jednym dla każdego kierunku),

- szerokość drogi - 6,0 m – 7,0m
- szerokość pobocza - min. 1,0 m,

spadek poprzeczny:

- 2,0% daszkowy,

pobocze - 6,0%,

- pochylenie podłużne - dostosowane do istniejącego terenu.

Nawierzchnię drogi projektuje się wykonać z betonu asfaltowego.

Konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 r. Nr 43 poz. 430).

Do projektu konstrukcji nawierzchni przyjęto:

Grupę nośności podłoża – G1

Wartość wtórnego modułu odkształcenia – $E_2 = 35\text{MPa}$

Parametry te powinny być zweryfikowane w czasie budowy nawierzchni.

W czasie robót budowlanych, po odsłonięciu podłoża gruntowego przed wykonaniem pierwszej warstwy konstrukcji nawierzchni, należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające założenia dotyczące nośności podłoża, przyjęte w czasie projektowania. Ocenę nośności należy przeprowadzić poprzez określenie wtórnego modułu odkształcenia E_2 z badania płytą statyczną na powierzchni podłoża gruntowego i porównanie czy wyznaczona wartość odpowiada założonej grupie nośności podłoża.

Grupa nośności podłoża określona w czasie robót nie może być niższa (bardziej niekorzystna) od przyjętej do projektowania konstrukcji nawierzchni.

Jeżeli badania kontrolne wykażą taki przypadek to należy przeprojektować dolne warstwy konstrukcji nawierzchni, z uwzględnieniem niższej nośności podłoża gruntowego albo wzmocnić podłoże gruntowe z zastosowaniem technologii zapewniającej uzyskanie przyjętej w projekcie wartości E2.

Konstrukcja jezdni na istniejącej jezdni asfaltowej:

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 4cm

Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego w ilości 50kg/m²

Istniejąca konstrukcja drogi wg „opinii geotechnicznej”

Konstrukcja asfaltowa jezdni i zjazdów

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 4cm

Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 8cm

Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 20cm

Σ = 28cm

Konstrukcja zjazdu z kruszywa

Warstwa kruszywa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 20cm

4) ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Projekt rozważono wariantowo:

- wariant 0

Omawiana inwestycja (przebudowa ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew -Wąglczew-Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770) polegać będzie przede wszystkim na przebudowie drogi, poboczy oraz zjazdów. Zatem niepodjęcie przedsięwzięcia, nie spowoduje zmian w sieci komunikacyjnej, a sama inwestycja nie spowoduje zasadniczych zmian w środowisku w stosunku do stanu istniejącego.

Jednak brak realizacji przedsięwzięcia będzie powodować coraz większe uciążliwości dla użytkowników analizowanej drogi oraz mieszkańców sąsiednich terenów, przy stale rosnącym natężeniu ruchu. Nawierzchnia asfaltowa na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym. Jej wygląd jest niejednorodny z licznymi ubytkami. Brak płynności ruchu powoduje nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzielaniem spalin przez rury wydechowe pojazdów.

Teren w projektowanym pasie drogi jest uzbrojony w sieci podziemne.

A zatem w przypadku nie podjęcia przedsięwzięcia powstawać będą coraz większe utrudnienia w płynności ruchu. Wpływać to będzie niekorzystnie nie tylko na komfort, ale przede wszystkim na bezpieczeństwo jazdy oraz środowisko i zdrowie ludzi.

- wariant 1

Ponieważ przedsięwzięcie obejmuje przebudowę ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew -Wąglczew-Gruszczyce od km 0+000 do km 12+770 w jej dotychczasowym śladzie dlatego przewiduje się tylko jeden wariant jej przebiegu.

Przebudowa ciągu dróg powiatowych uzupełnia istniejące zagospodarowanie pasa drogowego o elementy powodujące wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego tj. nowa nawierzchnia, pobocza, zjazdy. Biorąc pod uwagę opisany zakres przedsięwzięcia można stwierdzić, że jego realizacja przyczyni się do poprawy warunków komunikacyjnych poprzez zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu. Zmniejszy się więc niekorzystne oddziaływanie drogi na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego oddziaływania na środowisko.

- wariant 2

Pod względem rodzaju technologii: wykonanie nowej konstrukcji jezdni.

Pod względem rozwiązań technicznych: nawierzchnia projektowanej drogi z asfaltobetonu w związku z tym iż są to drogi powiatowe.

Pod względem terminu prowadzenia prac: okres letni.

Po przeanalizowaniu poszczególnych wariantów zdecydowano się na realizację wariantu nr 2.

5) przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Faza realizacji:

Do wykonania w/w inwestycji wykorzystany zostanie beton asfaltowy wyprodukowany w wytwórni mas bitumicznych poza placem budowy. Kruszywo na podbudowę oraz pozostałe elementy prefabrykowane będą dostarczone na budowę bezpośrednio przed wbudowaniem.

Przewidywana ilość wody jaka zostanie wykorzystana to ok. 1000m³, przewidywana ilość oleju (paliwa technologicznego) to ok. 510m³. Przewidywane ilości materiałów i surowców wykorzystywanych do przebudowy ciągu dróg powiatowych nr 1720E/1721E/1719E Wróblew- Wąglczew-Gruszczycze od km 0+000 do km 12+770 wyniosą:

- kruszywo kamienne ok. 2000m³

Materiały i wyroby muszą posiadać Aprobata Techniczną dopuszczającą je do stosowania w budownictwie drogowym.

Szacunkowa ilość ścieków bytowych powstających na etapie realizacji inwestycji wyniesie ok. 40m³. Ścieki bytowe znajdować się będą w przenośnych kabinach toaletowych. Wywozem przedmiotowych ścieków zajmować się będzie wyspecjalizowany serwis, zgodnie z warunkami czystości jakim podlegają przenośne kabiny toaletowe.

Faza eksploatacji:

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m² utrzymywanej powierzchni drogi. Ponadto wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni (w tym okresowe podlewanie i nawożenie, zużycie materiałów pędnych dla sprzętu mechanicznego – zgodnie ze standardami utrzymania dróg publicznych). Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej części dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę.

Na potrzeby remontów częściowych, okresowych i kapitalnego zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów podobnych jak dla etapu budowy. Ich ilości i szczegółowy zakres będzie zależał od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii określonych w projektach wykonawczych.

6) rozwiązania chroniące środowisko:

Środowisko gruntowo-wodne

Minimalizacja wpływu na środowisko przyrodnicze płynącego z analizowanego odcinka drogi będzie prowadzona w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego, wód podziemnych i powierzchniowych poprzez wprowadzenie do projektu odpowiedniego systemu odwodnienia drogi, z zastosowaniem urządzeń podczyszczających wody opadowe do wymaganych wartości, przed wlotem do odbiorników.

Oczyszczanie wód opadowych odprowadzanych z powierzchni drogowej zachodzić będzie kilkuetapowo:

- w przydrożnych rowach trawiastych.

Powietrze atmosferyczne

Eksploracja drogi nie stworzy zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego. Zakładany obszar ponadnormatywnego zanieczyszczenia terenu w sąsiedztwie projektowanej drogi mieści się w zakładanych liniach rozgraniczających inwestycji.

Drgania od ruchu pojazdów

Wykonanie nawierzchni drogi zgodnie z obowiązującymi standardami o konstrukcji dostosowanej do prognozowanego obciążenia ruchem drogowym nie spowoduje wpływu negatywnego drgań na otaczający teren. Dodatkowo w bezpośredniej bliskości drogi nie ma istniejącej zabudowy.

Na etapie eksploatacji, w celu maksymalnego ograniczenia drgań wywoływanych przez pojazdy poruszające się po drodze, w pierwszej kolejności należy zadbać o utrzymanie jej nawierzchni w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji. Utrzymanie właściwej równości nawierzchni to najważniejszy środek minimalizujący generowanie drgań drogowych, który w pełni zapewnia odpowiednią minimalizację przenoszenia drgań drogowych.

Analiza wpływu realizacji projektowanej inwestycji na zachowanie migracji zwierząt, w związku ze wzrostem zagęszczenia w rejonie inwestycji sieci infrastruktury drogowej oraz istniejącymi i projektowanymi w celu zachowania migracji przejściami dla zwierząt.

Na analizowanym terenie (planowany przebieg drogi powiatowej) nie zidentyfikowano szlaków migracji zwierząt wskazanych w dokumentach formalnych. Należy się jednak spodziewać, że na otwartych przestrzeniach pól, w pobliżu terenów zalesionych i w obrębie Naturalnych cieków wodnych, mogą zdarzyć się wędrówki zwierząt.

Droga jest prowadzona w poziomie istniejącego terenu. Nie przewiduje się stosowania dodatkowych ciągów ogrodzeń, wygrodzeń i barier, które mogłyby zakłócić wędrówki zwierząt. Prognozowany wzrost ruchu drogowego nie powinien wpływać na znaczne ograniczenie możliwości migracji przez wybudowaną drogę.

7) rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Postępowanie i zasady gospodarowania odpadami, w tym obowiązki wytwarzającego i posiadacza odpadów określone zostały w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2013, poz. 21). Zgodnie z ustawą wytwarzający odpady zobowiązany jest do podjęcia odpowiednich działań w celu zapobiegania powstawania odpadów, minimalizacji ich ilości oraz w dalszej kolejności do odzysku i właściwego unieszkodliwiania wytwarzanych odpadów. Do ustawy o odpadach obowiązuje Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U.2014, poz.1923). Opis gospodarki odpadami dotyczy wyłącznie tych odpadów, które powstają w znaczących ilościach bezpośrednio podczas budowy i eksploatacji omawianej inwestycji na jej terenie.

Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca winien uporządkować teren baz zaplecza i przekazać Inwestorowi teren zaplecza bez odpadów.

Faza realizacji

W chwili obecnej nie można dokładnie ilościowo określić dla okresu budowy zużycia wody, materiałów i energochłonności, ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów i ścieków,

emitowanych zanieczyszczeń, wibracji oraz zasięgu uciążliwego hałasu (zależć to będzie od rozwiązań przyjętych w projekcie organizacji robót).

Zabezpieczenie przed pyleniem, emisją szkodliwych substancji i hałasem jest podstawą działań organizacyjnych w ramach realizacji przedsięwzięcia i nadzoru nad nim. Również jakość wykonywanych robót ma istotny wpływ na zanieczyszczenie środowiska. Sprzęt i środki transportowe powinny być dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko. Istotne jest więc zużycie paliwa, jego rodzaj, ilość wydzielanych spalin, hałas drgania jak również stan techniczny maszyn i pojazdów. Konieczna jest prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja sprzętu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego oraz wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Podczas wykonywania nawierzchni warstw drogowych dochodzi do wydzielania gazów z podgrzanych asfaltów drogowych. Ilości wydzielanych gazów wzrastają w miarę wzrostu temperatury bitumów. Gazy te mogą być szkodliwe dla zdrowia przy dużych koncentracjach, zawierają bowiem benzo(a)piren, benzen i fenol. O ile wydzielaniu się szkodliwych gazów z mieszanek mineralno-bitumicznych trudno zapobiec podczas ich układania, to możliwe jest znaczne ograniczenie tej emisji w trakcie transportu mieszanki poprzez zastosowanie opony szczelnie zakrywających skrzynię ładunkową samochodu przewożącego mieszankę. Emisje z użytkowanych maszyn będą na poziomie emisji z samochodów ciężarowych. Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja wtórna pyłów. Jest to emisja niezorganizowana i incydentalna.

W trakcie budowy drogi w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia wystąpi również okresowa emisja hałasu do otoczenia spowodowana pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami transportującymi materiały budowlane i surowce. Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Ogólnie można stwierdzić, że uciążliwość akustyczna placu budowy może dochodzić do 70m.

Przeważająca większość odpadów powstająca podczas budowy dróg i obiektów infrastruktury komunikacyjnej (wagowo ponad 95%) to całkowicie obojętne dla środowiska odpady mineralne (Grupa 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej). Źródłem odpadów będzie stara nawierzchnia bitumiczna drogi wraz z podbudową, odpady betonowe powstałe podczas rozbiórki nawierzchni betonowych, krawężników, płyt, kostek oraz betonowych elementów obiektów inżynierskich i infrastruktury technicznej. Odpady złomu, gruzu, demontowanych elementów instalacji oraz materiałów izolacyjnych należy przekazać na wysypisko odpadów komunalnych. Powstałe odpady stałe w postaci zużytego materiału mineralno-bitumicznego i kruszywa łamanego w celu ich oddziaływania na środowisko powinny być umieszczane na odpowiednio przygotowanych składowiskach i wykorzystane w recyklingu np. do wbudowania w inne drogi. Nadmiar mieszanki jak i mieszankę nie nadającą się do wbudowania ze względu na wady technologiczne powinno się przewieźć do wytwórni.

Odpady podobne do komunalnych powstające w trakcie budowy winny być gromadzone w pojemnikach na śmieci i systematycznie wywożone na wysypisko.

Kolejną grupę odpadów stanowią odpady powstałe w związku z budową obiektów inżynierskich i infrastruktury technicznej. Będą to drobne ilości materiałów budowlanych użytych do budowy oraz opakowania. Na etapie organizacji budowy należy zorganizować właściwą segregację i gromadzenie odpadów. W związku z tym, że zaplecze budowy organizuje Wykonawca, na obecnym etapie nie jest możliwe dokładne podanie miejsc magazynowania odpadów oraz podanie ilości powstających odpadów. Analogicznie niemożliwe jest podanie stosowanych metod odzysku odpadów oraz możliwości technicznych i organizacyjnych pozwalających prowadzić działalność w tym zakresie. Firma prowadząca taką działalność powinna posiadać zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie odzysku, a występując o nie do organu ochrony środowiska, określa we wniosku miejsce prowadzenia działalności, opis instalacji, technologię i przedstawia możliwości techniczne.

Na terenie zapleczy drogowo-mostowych powinny być wydzielone miejsca magazynowania odpadów. Do wyznaczenia tych miejsc powinien zostać zobowiązany Wykonawca w projekcie organizacji placu budowy. Należy dążyć do recyklingu odpadów opakowaniowych. Opakowania metalowe powinny być przekazane na złom, a opakowania z tworzyw sztucznych i papierów w postaci worków przekazane do skupu surowców wtórnych.

Część odpadów powstanie w wyniku usuwania drzew i krzewów. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że duży procent pozyskanego drewna z wycinanych nasadzeń będzie miała wartość towaru, nie zaś odpadu. Natomiast odpady powstałe przy karczowaniu i wycince drzew należy przekazać na kompostownię lub zrabkować na miejscu i użyć do ściółkowania gleby w trakcie zakładania nowej zieleni.

Ponadto powstawać będą śmieci typu bytowego wytwarzane przez ekipy budowlane na zapleczu budowy. W obecnej fazie projektowania nie jest możliwe wykonanie prognozy ilości tych zanieczyszczeń. Źródła tych ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zapleczy budowy. Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych należy zainstalować na zapleczach i placach budowy przenośne sanitariaty. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych należy okresowo po napełnieniu opróżniać przez specjalistyczną firmę. Firmy odbierające odpady budowlane muszą posiadać odpowiednie uprawnienia do prowadzenia gospodarki w zakresie selekcionowania, utylizacji i transportu odpadów oraz wykazać się dokumentacją o bezpiecznym deponowaniu odpadów na składowiskach. Pomimo deklarowania przez te firmy

segregacji odpadów budowlanych nie można mieć złudzeń co do staranności prowadzenia tej procedury.

Prawidłowo prowadzona budowa, na której przestrzega się zasady odpowiedniego składowania materiałów budowlanych oraz, na której odpady gromadzi się bezpośrednio w kontenerach nie powoduje dodatkowego zanieczyszczenia gleby i powierzchni ziemi. Niemniej na etapie realizacji, w wyniku awarii lub nieprawidłowej eksploatacji maszyn i taboru samochodowego może dojść do skażenia gleby spowodowanego przez rozlewy oleju (głównie oleju hydraulicznego) i paliw. Należy zatem zapewnić bezpieczne warunki tankowania maszyn budowlanych a obsługa techniczna taboru powinna być w miarę możliwości wykonywana poza placem budowy lub w jego części specjalnie zabezpieczonej przed przedostaniem się niebezpiecznych odpadów do środowiska (odpowiednie uszczelnienie i ukształtowanie nawierzchni stanowiska serwisowego).

Faza eksploatacji

Podczas eksploatacji, w trakcie normalnej pracy, zrealizowana inwestycja nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów i znacząco wpływać na stan środowiska w rejonie swej lokalizacji.

Emisje hałasu

Źródłem emisji hałasu do środowiska będzie w fazie eksploatacji ruch samochodowy po wybudowanej drodze.

Przeprowadzona analiza wykazała, że zasięgi nadmiernego hałasu nie spowodują przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku.

Emisje do powietrza

Eksploatacja drogi wiąże się z emisją zanieczyszczeń do atmosfery. 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. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz stan techniczny silnika. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu. Na podstawie analiz dokonanych dla założonego poziomu ruchu stwierdzono, że emisja ta nie stworzy zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego. Zakładany obszar ponadnormatywnego zanieczyszczenia terenu w sąsiedztwie projektowanej drogi mieści się w zakładanych liniach rozgraniczających inwestycji.

Emisje do wód

Planowany odcinek drogi gminnej będzie odwadniany poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych jezdni, chodników oraz ścieżek rowerowych. Wody opadowe z drogi powiatowej będą ujmowane w system rowów drogowych i tylko na niektórych odcinkach w system kanalizacji deszczowej.

Dopuszczalne maksymalne stężenia zanieczyszczeń w ściekach wprowadzanych do wód i do ziemi zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800).

Zgodnie z § 21 ust. 1 Rozporządzenia wody opadowe lub roztopowe, w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej z terenów dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Jednak zgodnie z § 21 ust. 2 Rozporządzenia wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1 mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Planowana droga jest drogą powiatową klasy Z, w związku z tym nie zachodzi potrzeba oczyszczania wód opadowych i roztopowych przed wprowadzeniem ich do odbiornika.

Jednakże zastosowany system odwodnienia (m.in. rowy trawiaste – samooczyszczenie wód opadowych) powinien zapewniać dotrzymanie wymagań dotyczących zanieczyszczeń wód opadowych wprowadzanych do wód i ziemi.

Odpady

Na etapie eksploatacji drogi przewiduje się powstawanie odpadów związanych z:

- utrzymaniem drogi (odpady z czyszczenia dróg i systemów odwodnienia, odpady powstające podczas prac związanych z naprawami nawierzchni, odpady masy roślinnej powstające w związku z pielęgnacją zieleni urządzonej, odpady powstające w wyniku wypadków itp.);
- użytkowaniem infrastruktury towarzyszącej (zużyte źródła światła).

8) możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Dla planowanego przedsięwzięcia z uwagi na jego lokalny charakter (najbliższa granica Państwa - 160 km), zgodnie z Konwencją o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym (Dz. U. z 1999 r. Nr 96 poz. 1110) i zapisami Działu VI Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227 z późniejszymi zmianami), nie zachodzą przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

9) Poważne awarie

Planowane przedsięwzięcie, zarówno w czasie realizacji przedsięwzięcia, jak i przy jego docelowym funkcjonowaniu nie jest zaliczone do zakładów o zwiększonym ryzyku lub dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2013.1232 j.t. z późn.zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U.2013.1479 z późn.zm.).

10) obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

Wykaz obszarów w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia

W zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia nie występują obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami).

W promieniu do 10km od planowanej inwestycji znajdują się następujące formy ochrony przyrody w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z dnia 2013r., poz. 627 ze zm.):

1. Nadwarciański Obszar Chronionego Krajobrazu – 4,86 km
2. Brąszewicki Obszar Chronionego Krajobrazu – 1,18 km
3. Zbiornik Jeziorsko PLB100002 – 4,99 km (Natura 2000 obszary specjalnej ochrony)
4. Rezerwat przyrody Wrząca – 5,36 km
5. Obszar chronionego krajobrazu „Dolina Rzeki Prosný” – 7,39 km