

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pod nazwą

**Przebudowa drogi wewnętrznej w miejscowości Kołacinek -
teren działek ewid. nr 50; 238/7; 242 oraz 247, obręb,
Kołacinek, gmina Dmosin, powiat brzeziński, Województwo
Łódzkie.**

WNIOSKODAWCA

Gmina Dmosin

Dmosin 9

95-061 Dmosin

Opracował:

Usługi Inżynierskie Michał Barylski

mgr inż. Michał Barylski

ul. Nadburzańska Dolna 4,

99-400 Łowicz

Data sporządzenia opracowania:

18 sierpnia 2023r.

SPIS TREŚCI

1. RODZAJ, SKALA, USYTUOWANIE I KLASYFIKACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	3
2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ INFORMACJA O DOTYCHCZASOWYM SPOSOBIE ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIU SZATĄ ROŚLINNĄ	14
3. RODZAJ TECHNOLOGII.....	14
4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA	15
5. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW PALIW ORAZ ENERGII	18
6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	186
7. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO.....	22
8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO.....	25
9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA	25
10. WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ.....	245
11. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA LUB KTÓRYCH ODDZIAŁYWANIA MIESZCZĄ SIĘ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA – W ZAKRESIE, W JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGĄ PROWADZIĆ DO SKUMULOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM	24
12. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ	25
13. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO	26
14. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO ..	256
15. KORYTARZE EKOLOGICZNE	266
16. PODSUMOWANIE	28
16. ZAŁĄCZNIKI	29

**Opis przedsięwzięcia – sporządzony zgodnie
z art. 62a ust 1 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 (t.j. Dz. U. 2021 r., poz. 247 tekst jednolity.)**

1. RODZAJ, SKALA, USYTUOWANIE I KLASYFIKACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Niniejszy KIP dotyczy przedsięwzięcia jakim jest projektowana przebudowa drogi wewnętrznej w miejscowości Kołacinek - teren działek ewid. nr 50, 238/7; 242 oraz 247, obręb, Kołacinek, gmina Dmosin, powiat brzeziński, Województwo Łódzkie. Przebudowa polegała będzie na: wykonaniu nawierzchni bitumicznej jezdni oraz utwardzonych poboczy. Długość zadania wynosi 1380m.

W ramach planowanej przebudowy wyodrębnić można dwa odcinki (kilometraż zgodnie z załączonym PZT):

1. Od 0+000 do 0+269 w tym kilometrażu przewidziano ułożenie dwóch nowych warstw bitumicznych w istniejącym śladzie drogi – zmienna szerokość od 5,2 do 4,1m
2. Od 0+269 do 1+380 wykonana zostanie warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego zaprawami hydraulicznymi, podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie Szerokość przebudowanej jezdni wynosi 3,5m.

Droga przebiega przez tereny o zabudowie jednorodzinnej, zagrodowej oraz obsługuje gospodarstwa zlokalizowane przy drodze. W granicy pasa drogowego, na którym lokalizowana jest przedmiotowa inwestycja nie ma drzew, skupisk drzew oraz krzewów. Stąd też nie planuje się ich wycinki oraz prowadzenia działań kompensacyjnych. Objęta projektem droga jest drogą gminną wewnętrzną – obsługującą położone przy drodze pola uprawne i gospodarstwa. Kategoria ruchu – KR1, prędkość projektowa – 30 km/h. Natężenie ruchu nie ulegnie zmianie po przebudowie drogi – obecnie wynosi ok. 60 poj/dobę. Na strukturę ruchu składają się samochody osobowe oraz w okresie prac polowych maszyny rolnicze oraz ciągniki.

W ramach działalności utrzymaniowej i inwestycyjnej Gminy Dmosin planowane jest wykonanie przebudowy drogi polegającej na wykonaniu nawierzchni bitumicznej oraz poboczy z kruszywa łamanego w granicach istniejącego pasa drogowego.

Wykładnia prawna - Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z dnia 10 września 2019r. (Dz.U. z 26 września 2019r. poz. 1839):

- § 3 ust. 1 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 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”

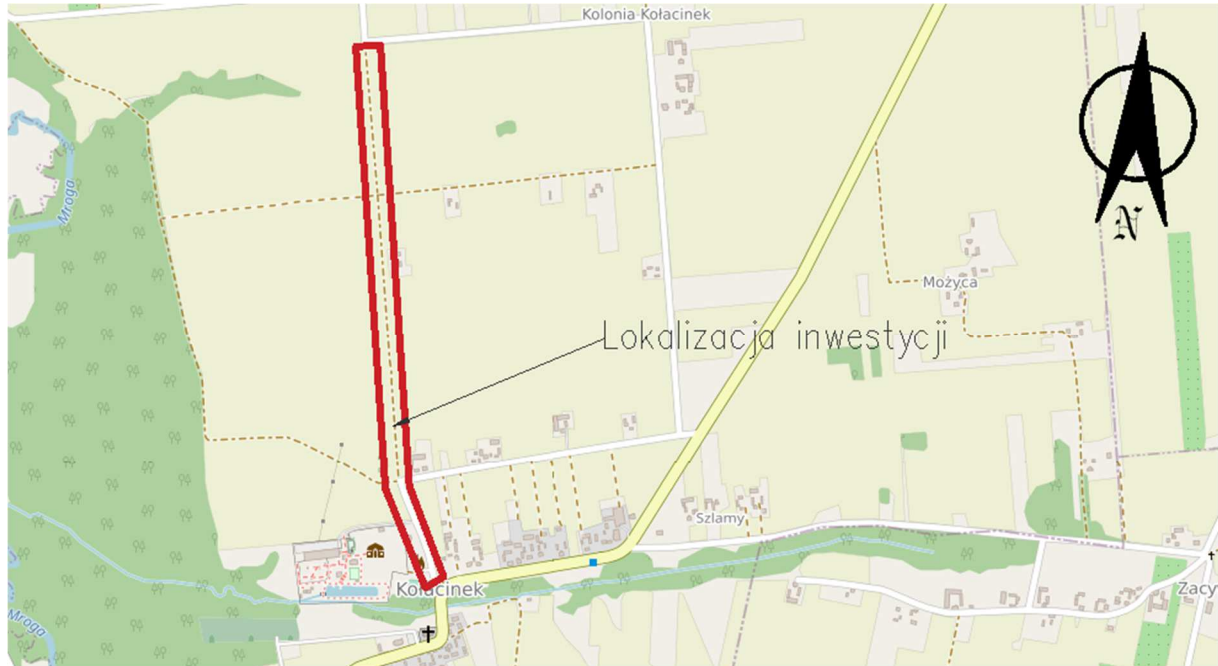
kwalifikuje projektowane przedsięwzięcie do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

Zgodnie z Rozporządzeniem 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 poz. 1479 tekst jednolity). Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do tego typu zakładów.

Lokalizacja projektowanej przebudowy wewnętrznej drogi gminnej

Dokumentowany odcinek drogi zlokalizowany jest na działkach o nr ewid. nr 50; 238/7; 242 oraz 247 obręb, Kołacinek, gmina Dmosin, powiat brzeziński, Województwo Łódzkie. Działki stanowią własność gminy Dmosin i są objęte Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.



Rys Lokalizacja przedsięwzięcia

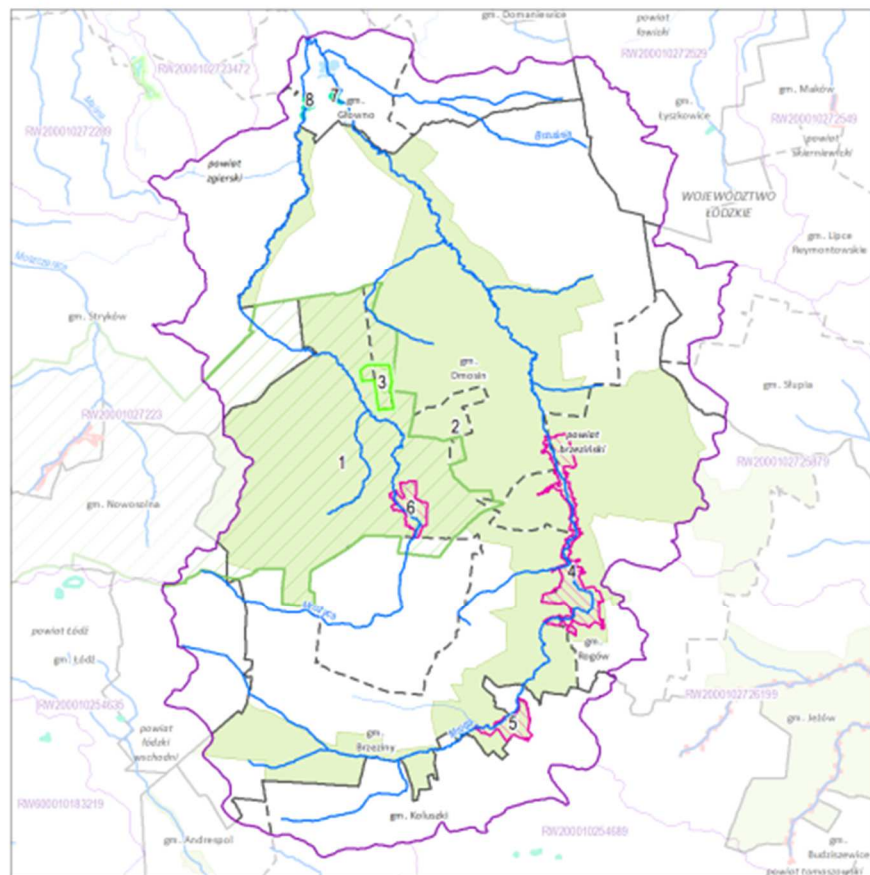
1.1. Lokalizacja projektowanej przebudowy odcinka drogi względem JCWP i JCWPd

Droga zlokalizowana jest w obszarze:

- **jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP)** – o kodzie RW 200010272345 – Mroga do Mrożycy (region wodny Środkowej Wisły) – obszar dorzecza Wisły w Zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie. Wg klasyfikacji Kondrackiego jest to Mezonegion Wzniesień Łódzkich. Wg typologii JCWP potok lub strumień nizinny piaszczysty piaszczysty.. Monitorowana JCW. Status – naturalna część wód. Aktualny stan lub potencjał – zły. Stan ekologiczny JCW – dobry. Stan chemiczny JCW – dla złagodzonych wskaźników benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylene(w) poniżej stanu dobrego dla pozostałych wskaźników stan dobry. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – zagrożona, odstępstwo czasowe oraz złagodzenie celu środowiskowego

RW200010272345

Mroga do Mrożyca



Zlewnia jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) rzecznych z zaznaczeniem obszarów przeznaczonych do ochrony śladów i gatunków, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie

- 1 Numer obszaru chronionego według karty
- Stanowisko dokumentacyjne [0]
 - Punkt przyrody (punkt) [0]
 - Punkt przyrody (powierzchnia) [0]
 - Park narodowy [0]
 - Park krajoznawczy [1]
 - Rezerwat przyrody [0]
 - Użytek ekologiczny [2]
 - Obszar chronionego krajobrazu [1]
 - Obszar przyrodniczo-krajoznawczy [3]
 - Specjalny obszar ochrony śladów (PLH) [1]
 - Obszar specjalnej ochrony ptaków (PUB) [0]

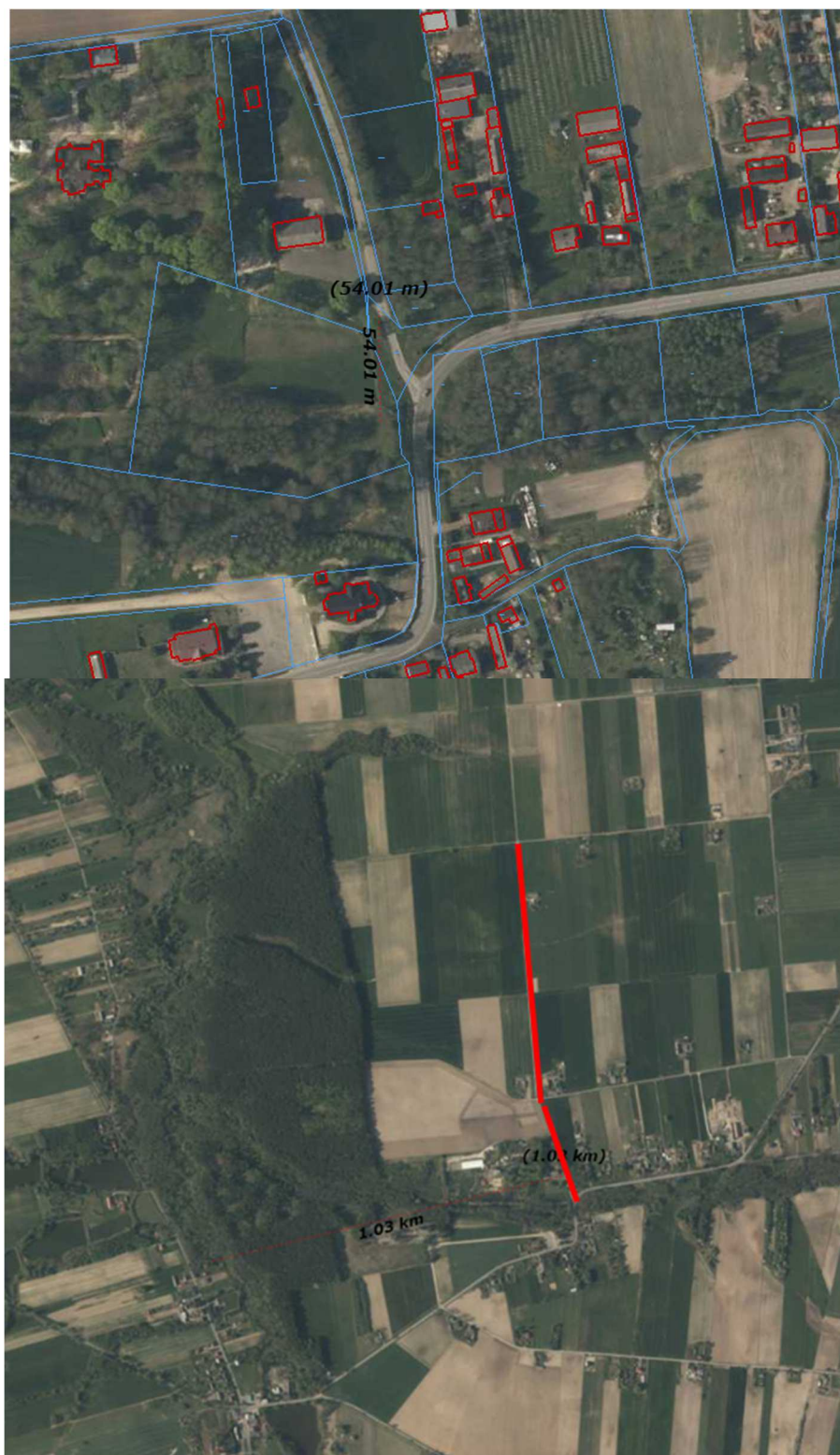
- Kierunek przepływu wody
- JCWP rzecznych (RW)
- Pozostałe cieki
- Jeziora i zbiorniki wodne
- Obszar zlewni wybranej JCWP RW
- Zlewnie JCWP RW
- Granice administracyjne:
- Powiaty
- Województwa
- Powiatu
- Gminy

0 5,5 11 km

Lokalizacja zlewni JCWP na tle podziału na RZGW



[3] - liczba obiektów w zlewni wybranej JCWP RW (obiekty mogą nakładać się na siebie)

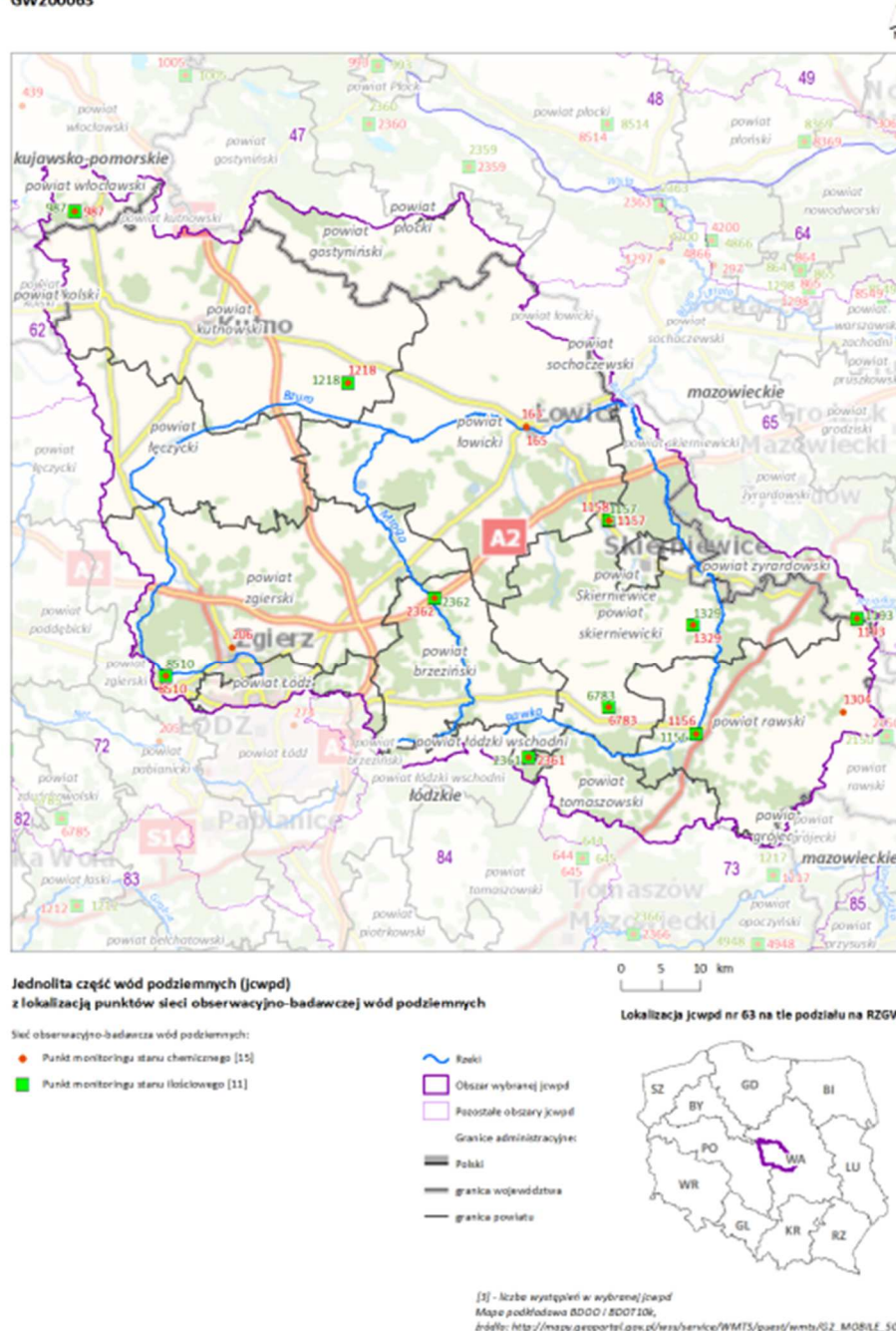


Rys Lokalizacja drogi względem najbliższego położonego cieku wodnego „Dopływ z Zecywilek” - 54m; do rzeki Mrożycy (1003m)

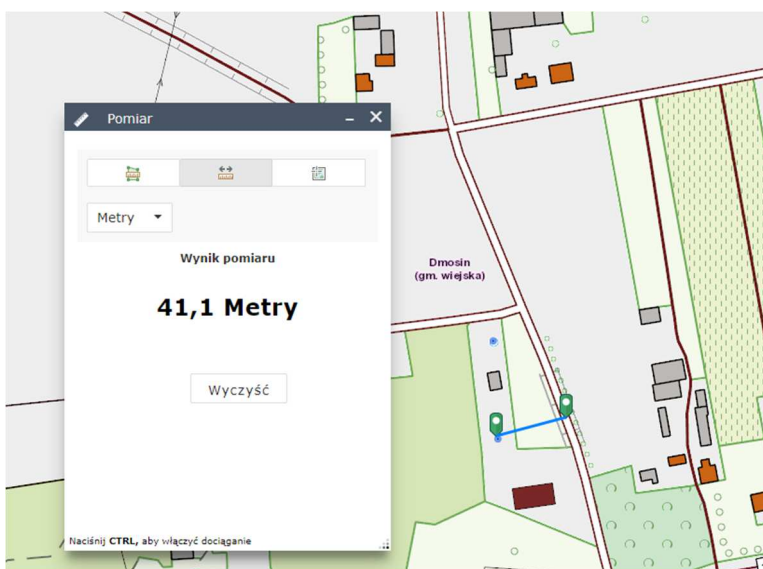
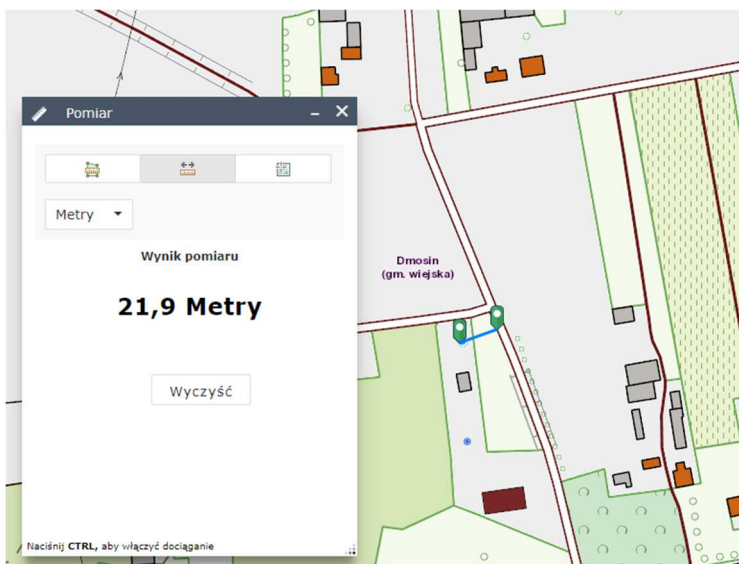
Wody opadowe roztopowe będą kierowane na teren przyległy, nie przewiduje się odprowadzenia wód do cieków, na etapie budowy nie przewiduje się jakiegokolwiek ingerencji w stosunki wodne. Stąd nie przewiduje się jakiegokolwiek oddziaływania na stan JCWP.

- **jednolitych części wód podziemnych** - JCWPd kodzie PLGW200063 (region wodny Środkowej Wisły) – obszar dorzecza Wisły, w Zarządzie Regionalnego Gospodarki Wodnej w Warszawie. Stan ilościowy wód podziemnych rozpatrywanego regionu – dobry. Ogólna ocena stanu JCWPd – dobry. Ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych – niezagrożona.

GW200063



Rys Mapa jednolitych części wód podziemnych

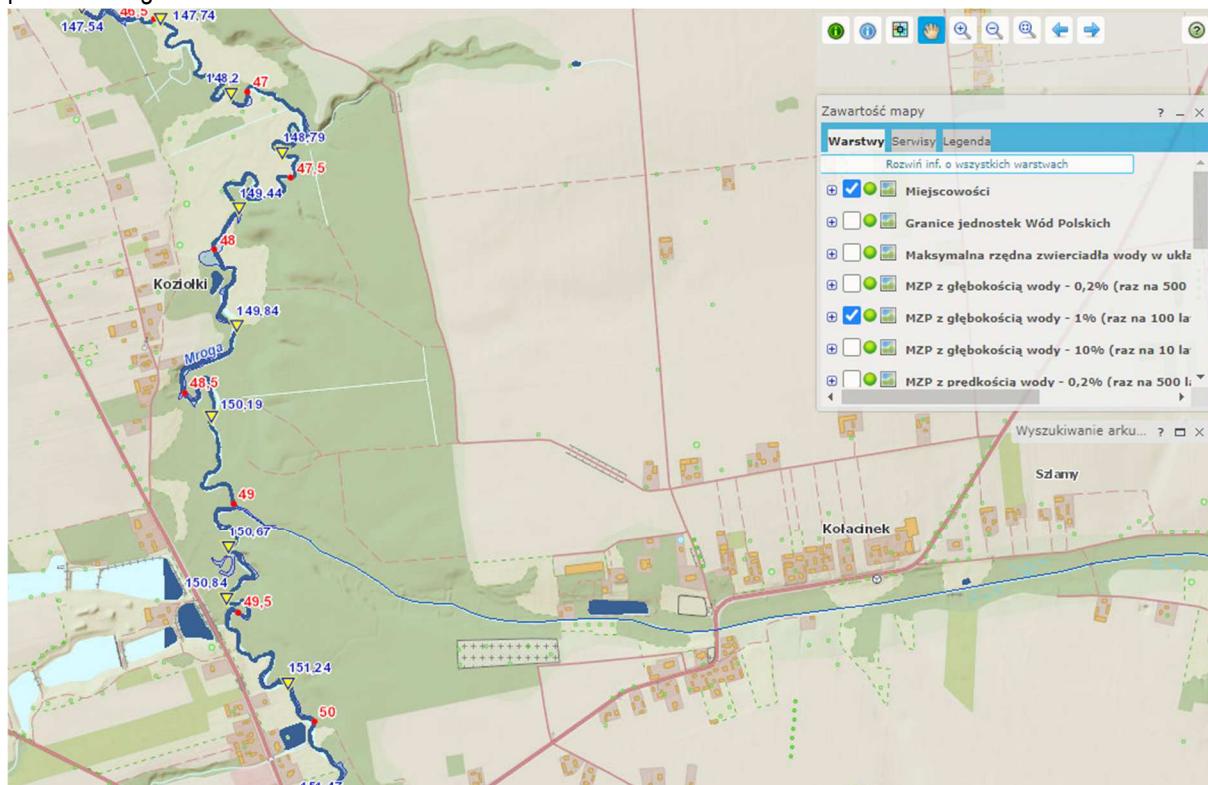


Rys. Mapa – Odległość przedsięwzięcia od najbliższych otworów hydrogeologicznych (21,9m; 41,1m)

Z uwagi na charakter funkcjonalno-użytkowy obiektu oraz stosowaną technologię jego wykonania nie przewiduje się oddziaływania na stan JCWPd. Zastosowanie nawierzchni bitumicznej na odcinku przebudowywanej drogi stanowiło będzie barierę przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Natomiast wody – wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo z odcinka przebudowywanej drogi na teren przyległy.

1.2. Lokalizacja przebudowywanej drogi względem obszarów zagrożenia powodziowego

Dla Regionu Wodnego Środkowej Wisły opracowany został Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym. Plan ten obejmuje wszystkie aspekty zarządzania ryzykiem powodziowym, w szczególności działania ukierunkowane na zapobieganie, ochronę i właściwe przygotowanie, w tym prognozowanie powodzi i systemy wczesnego ostrzegania, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych obszarów dorzecza. Dla rozpatrywanego terenu opracowano mapy ryzyka i zagrożenia powodziowego opublikowanych przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej - <http://mapy.isok.gov.pl/imap/> - jednak przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarze ryzyka i zagrożenia powodziowego.

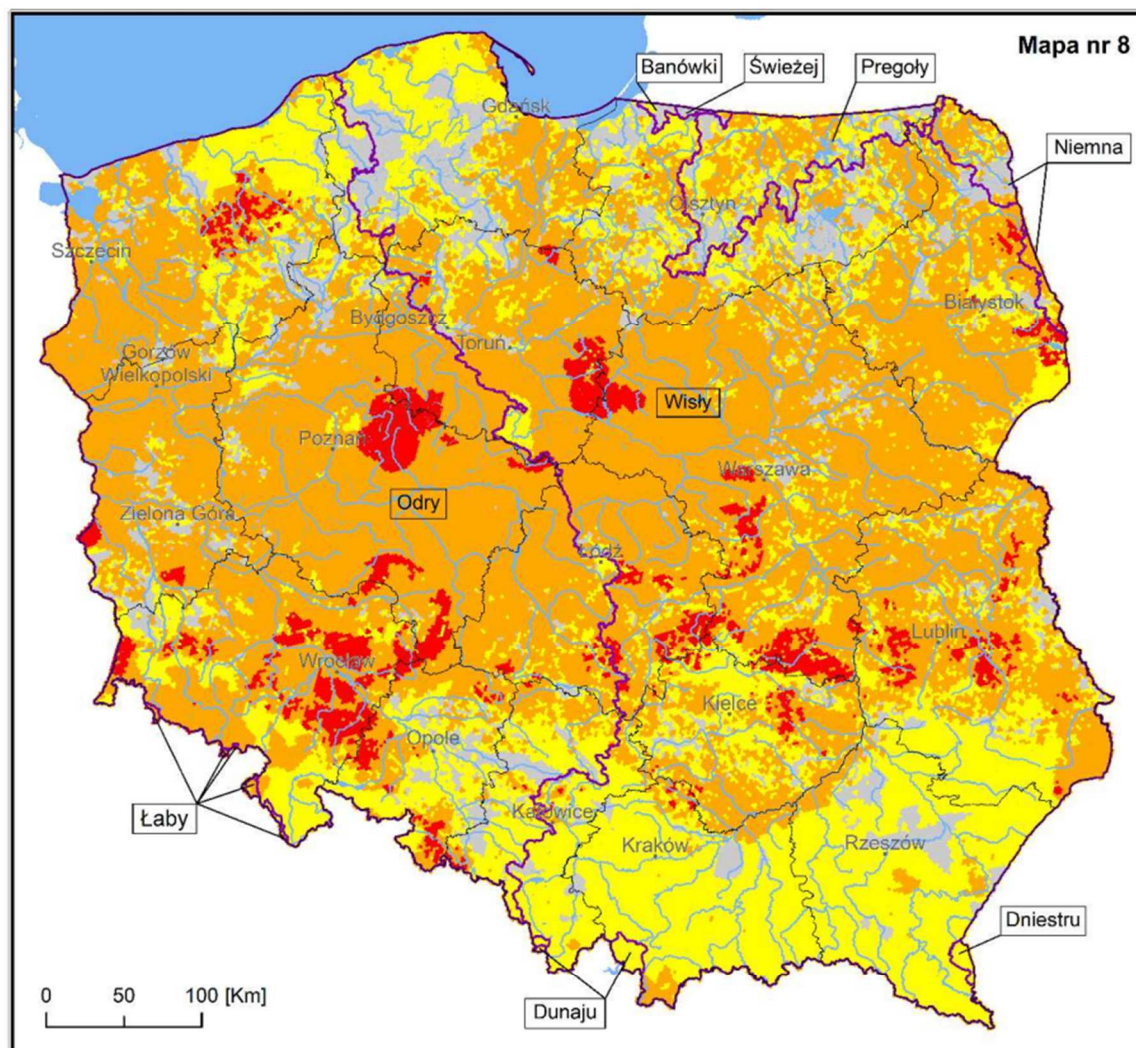


Rys. Mapa zagrożenia powodziowego

Projektowane przedsięwzięcie nie jest narażone na negatywne oddziaływanie stanów powodziowych. Jednocześnie nie ma potrzeby uzyskiwania pozwolenia wodnoprawnego na zlokalizowanie nowego przedsięwzięcia w obszarze zagrożenia powodziowego.

Powiązanie przedsięwzięcia z Planem przeciwdziałania skutkom suszy

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy Dz.U. 2021 poz. 1615. Powierzchnia gminy Dmosin jest silnie zagrożona suszą biorąc pod uwagę łączne zagrożenie będące sumą klas zagrożenia suszą rolniczą, hydrologiczną i hydrologiczną co ilustruje poniższa mapa zamieszczona w omawianym rozporządzeniu



Mapa łącznego zagrożenia suszą (1987–2018) (suma klas zagrożenia suszą rolniczą, hydrologiczną i hydrogeologiczną) - ocena w siatce pól podstawowych

Legenda

Klasy łącznego zagrożenia suszą:

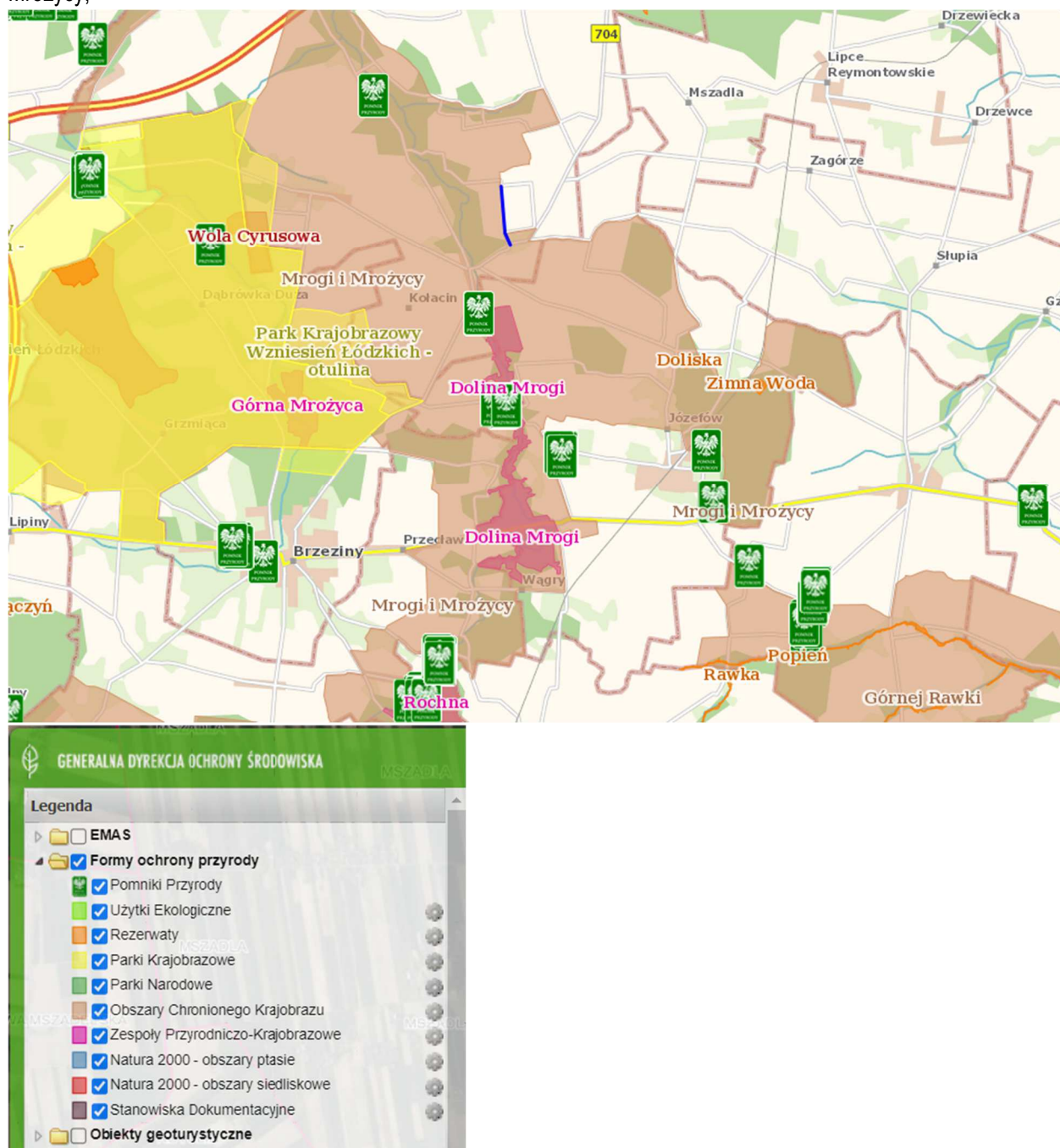
- słabo zagrożone suszą
- umiarkowanie zagrożone suszą
- silnie zagrożone suszą
- ekstremalnie zagrożone suszą
- Granica Polski
- Granica województwa
- Obszary dorzeczy w Polsce (JCWP v8)
- Wybrane rzeki (MPHP 10 v8)
- Jeziora i zbiorniki wodne (MPHP 10 v8)
- Miasta wojewódzkie

Należy stwierdzić iż planowane przedsięwzięcie jest neutralne w kontekście zagrożenia suszą gdyż na etapie eksploatacji inwestycja nie wymaga żadnych zasobów wodnych, a wody opadowe i roztopowe nadal będą odprowadzane za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległy teren.

1.3 Lokalizacja względem obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania na środowisko

Poniżej określono czy w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się obszary podlegające ochronie zgodnie z Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 tekst jednolity),:

- parki narodowe - brak znaczącego oddziaływania,
- rezerваты przyrody - brak znaczącego oddziaływania,
- parki krajobrazowe – brak znaczącego oddziaływania
- obszary chronionego krajobrazu – inwestycja zlokalizowana jest w obszarze chronionego krajobrazu Mrogi i Mrożycy,



Projektowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane w następującej odległości od (uwzględniono odległość do 30km):

REZERWATY	
Nazwa	[km]
Doliska	5.01
Kwaśna Buczyna	5.36
Bukowiec	6.44
Zimna Woda	6.74
Parowy Janinowskie	9.73
Rawka	10.88
Źródła Borówki	11.40
Popień	11.80
Zabrzeźnia	13.67
Uroczysko Bażantarnia	13.75
Wiączyń	14.31
Struga Dobieszkowska	15.15
Gałków	16.46
Łaznów	20.21
Grądy nad Moszczenicą	22.48
Las Łagiewnicki	24.30
Polana Siwica	25.49
Kopanicha	28.47
Ruda Chlebach	28.69
Małecz	29.34

PARKI KRAJOBRAZOWE	
Nazwa	[km]
Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich - otulina	3.79
Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich	4.69
Bolimowski Park Krajobrazowy - otulina	23.46
Bolimowski Park Krajobrazowy	23.66

PARKI NARODOWE

Brak obszarów

OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU	
Nazwa	[km]
Mrogi i Mrożycy	w obszarze
Górnej Rawki	9.21
Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej	16.36
Dolina Miazgi pod Andrespołem	18.88
Bolimowsko-Radziejowicki z doliną Środkowej Rawki (woj. łódzkie)	23.84
Doliny Bzury	24.17
Doliny Wolbórki	29.95
Bolimowsko-Radziejowicki z doliną Środkowej Rawki (woj. mazowieckie)	29.97

ZESPÓŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE	
Nazwa	[km]
Dolina Mrogi	1.47
Górna Mrożyca	5.78
Rochna	10.24
Zwierzyniec Królewski	18.55
Sucha dolina w Moskulach	18.77
Źródła Neru	22.39
Nieborów	25.79
Dolina Sokołówki	29.45

NATURA 2000 OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY	
Nazwa	[km]
Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001	17.31

NATURA 2000 SPECJALNE OBSZARY OCHRONY	
Nazwa	[km]
Wola Cyrusowa PLH100034	5.57
Buczyna Janinowska PLH100017	8.47
Szczypiorniak i Kowaliki PLH100033	15.45
Buczyna Gałkowska PLH100016	16.32
Dąbrowy Świetliste koło Redzenia PLH100019	16.81
Pradolina Bzury-Neru PLH100006	17.31
Silne Błota PLH100032	25.36

Polany Puszczy Bolimowskiej PLH100028	25.49
Dolina Rawki PLH100015	28.47

STANOWISKA DOKUMENTACYJNE	
Nazwa	[km]
Odslonięcie geologiczne w Niesułkowie Kolonii	9.75

2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ INFORMACJA O DOTYCHCZASOWYM SPOSOBIE ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIU SZATĄ ROŚLINNĄ

Teren w sąsiedztwie dokumentowanego odcinka drogi zagospodarowany jest przez pojedyncze zabudowania oraz przez użytki rolne.

Całkowita długość przebudowywanego odcinka drogi wyniesie 1380 m

Istniejąca powierzchnia drogi z nawierzchnią utwardzoną kruszywem łamanym – 3610m²

Projektowana powierzchnia drogi o nawierzchni bitumicznej – 5430,5m²

Projektowana powierzchnia – poboczy utwardzonych kruszywem łamanym – 2070m²

Całkowita powierzchnia pasa drogowego – 9748m²

Wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą jak dotychczas na przylegający teren za pomocą spadków podłużnych oraz poprzecznych

Planowana inwestycja nie przewiduje wycinki drzew oraz krzewów oraz nie koliduje z nowymi nasadzeniami, stąd nie przewiduje się podejmowania działań kompensacyjnych oraz negatywnego oddziaływania na gatunki awifauny oraz gatunki ssaków oraz płazów.

Inwestycja nie zmienia funkcji terenu gdyż obecnie również wykorzystywany jest jako droga..

3. RODZAJ TECHNOLOGII

Roboty związane z realizacją przedsięwzięcia zostaną wykonane przy użyciu typowej technologii stosowanej w drogownictwie. Jako podbudowa została zaprojektowana warstwa z kruszywa łamanego 0-31,5 grubości 20cm Warstwy bitumiczne stanowiąc będą:

- warstwa wiążąca z asfaltobetonu gr.5 cm
- warstwa ścieralna z asfaltobetonu gr. 4 cm

Pobocza zostaną dodatkowo utwardzone tłuczniem kamiennym tak aby nadać im spadki umożliwiające odprowadzenie wody co odpowiada warstwie grubości 10cm – szerokość poboczy zależna od szerokości pasa drogowego maksymalnie 0,75m

Nie ulegnie zmianie sposób odwodnienia nawierzchni. Projektowana nawierzchnia ma spadek jednostronny – zapewniający odprowadzenie wód - wód opadowych lub roztopowych na przylegający teren.

Ze względu na podniesienie niwelety drogi przewidywana jest reprofilacja zjazdów do posesji – przyjęto nawierzchnie z kruszywa łamanego gr. 20 cm. (Przekrój charakterystyczny jezdni dołączony jest jako załącznik numer 6 do niniejszego opracowania)

4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

WARIANT PROPONOWANY PRZEZ WNIOSKODAWCĘ

Wariant proponowany przez wnioskodawcę

Wybrany i przedstawiony wariant realizacji drogi gminnej oraz jej eksploatacja po uwzględnieniu wymogów prawa budowlanego, prawa wodnego, prawa ochrony środowiska oraz zastosowaniu przedstawionych technologii, będzie miał minimalny wpływ na środowisko, a wybrane rozwiązania są najbardziej korzystne i racjonalne przy przewidzianych nakładach finansowych. Zastosowany materiał – nawierzchnia bitumiczna (asfalt) jest powszechnie stosowany przy realizacji przedsięwzięć drogowych.

W wyniku podjęcia eksploatacji drogi gminnej nie nastąpi zużycie wody oraz nie powstaną ścieki bytowe i przemysłowe (przewiduje się wyłącznie czyszczenie nawierzchni na sucho). Eksploatacja drogi spowoduje wyłącznie powstawanie wód opadowych lub roztopowych. Eksploatacja drogi nie spowoduje zwiększenia emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza. W rozpatrywanym przypadku wykonanie nowej nawierzchni przyczyni się do:

- poprawy klimatu akustycznego i zmniejszenia emisji hałasu w wyniku ruchu pojazdów,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza – brak unoszenia się pyłów

W związku z tym nie przewiduje się przekroczenia norm w rozpatrywanym zakresie.

Przedstawiona koncepcja realizacji nawierzchni drogowej została sporządzona dla najkorzystniejszego wariantu technologicznego. Wybrany przez Inwestora wariant jest, przy obecnym poziomie wiedzy i możliwości technicznych, wariantem najbardziej korzystnym dla środowiska oraz powszechnym w skali kraju – technologia wykonania nawierzchni bitumicznej została opisana w pkt 3 niniejszego opracowania.

Przewidywane do realizacji w projektowanym przedsięwzięciu rozwiązania techniczno-technologiczne reprezentują najlepszy poziom krajowy i ich zastosowanie jest uzasadnione z punktu widzenia ekonomicznego jak i ochrony środowiska.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje racjonalne wykorzystanie analizowanego terenu. Istniejąca powierzchnia terenu biologicznie czynna pozostanie bez zmian. Jego realizacja nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska na sąsiadującym terenie.

Po analizie stwierdza się, że właściwym rozwiązaniem jest zastosowanie wariantu polegającego na podjęciu przedsięwzięcia, z uwagi na:

- brak powstawania ścieków
- zmniejszenie emisji hałasu,
- zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- brak powstawania odpadów na etapie eksploatacji.

Planowane przedsięwzięcie nie występuje na obszarach wodno-błotnych czy innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich i w strefie ochronnej innych ujęć wód.

Przedsięwzięcie nie będzie naruszać zasobów naturalnych oraz nie będzie wymagało zużycia dużej ilości surowców, materiałów, paliw i energii.

Inwestycja ta jest także neutralna w stosunku do zabytków geologicznych, obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Wpływ przedsięwzięcia w odniesieniu do jego rozmiaru i zakresu nie jest znacząco negatywny na obszar geograficzny i ludność go zamieszkującą.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie będą realizowane inne przedsięwzięcia tego typu, stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się oddziaływań na środowisko i tym samym powstawania ewentualnych oddziaływań skumulowanych.

Zarówno podczas budowy jak i eksploatacji oddziaływanie inwestycji nie przekroczy granic pasa drogowego.

Etap budowy

Źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza

W czasie robót emisja zanieczyszczeń występowała będzie w związku z transportem materiałów budowlanych na plac budowy oraz pracą maszyn budowlanych (ciężarówka, koparki, ładowarki, równiarki, walce, układarki, palownice, dźwig do przenoszenia słupów oświetleniowych, inny lekki sprzęt budowlany). Głównym elementem związanym z minimalnym zanieczyszczaniem powietrza będzie emisja substancji pochodzących ze spalin paliw w silnikach taboru samochodowego oraz maszyn budowlanych. Wielkość produkowanych spalin będzie jednak niewielka gdyż flota transportowa oraz maszyny budowlane należały będą do nowych z bardzo sprawnym układem paliwowo - wydechowym.

Źródła emisji hałasu

W czasie robót emisja hałasu występowała będzie w związku z transportem materiałów budowlanych na plac budowy oraz pracą maszyn budowlanych (ciężarówka, koparki, ładowarki, równiarki, walce, układarki, oraz inny lekki sprzęt budowlany). Głównym elementem związanym z minimalną emisją hałasu będzie ruch taboru samochodowego oraz maszyn budowlanych. Ze względu na prowadzenie robót w godzinach 8.00 – 16.00 należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia w minimalnym stopniu wpłynie na poziom hałasu w rozpatrywanym rejonie.

Źródła zanieczyszczeń gruntu, wód powierzchniowych i podziemnych

Transport materiałów budowlanych odbywał się będzie przy użyciu nowoczesnego taboru samochodowego, przechodzącym coroczne przeglądy techniczne, podczas których kontrolowane są ewentualne wycieki substancji ropopochodnych i płynów eksploatacyjnych. Podobne kontrole przechodzą maszyny budowlane. Jednak dodatkowo w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego przed ewentualnymi wyciekami płynów eksploatacyjnych czy też substancji ropopochodnych w fazie budowy przedsięwzięcie wyposażone zostanie w sorbenty i odpowiednie środki czystości (substancje absorbujące ww. ciecze lub zastępczo trociny i piasek oraz specjalne rękawy) służące do usunięcia niewielkich wycieków olejowych i ropopochodnych. W związku z zastosowaniem takich rozwiązań można w znacznym stopniu wyeliminować możliwość skażenia gruntu i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi.

Źródła powstawania ścieków

Na tym etapie przewiduje się powstawanie minimalnych ilości ścieków bytowych powstających w wyniku funkcjonowania zaplecza sanitarnego pracowników budowy – np. toalety ekologiczne typu Toi Toi..

Źródła powstawania odpadów

Przewiduje się, że w minimalnej ilości generowane będą odpady socjalno – bytowe pracowników budowy. Ze względu iż zadanie realizacja zadania zajmie od 3 – 4 tygodni nie planuje się organizacji zaplecza socjalno – bytowego, a sprzęt ciężki na okres wolny od pracy będzie się znajdował przy pobliskich zabudowaniach. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie generowało odpadów. Za gospodarkę odpadami w trakcie realizacji inwestycji odpowiedzialny będzie wykonawca robót.

Reasumując faza budowy przedsięwzięcia nie spowoduje powstania ponadnormatywnej uciążliwości i nie naruszy interesów osób trzecich, nie pogorszy stanu środowiska przyrodniczego oraz warunków życia i zdrowia ludzi.

Etap eksploatacji

Przewiduje się, że funkcjonowanie projektowanego przedsięwzięcia będzie oddziaływać minimalnie na środowisko w zakresie: emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza, oraz otaczającą florę i faunę.

Etap likwidacji

Na tym etapie przewiduje się ewentualne prowadzenie prac demontażowych, związanych z występowaniem następujących oddziaływań tj:

- emisją hałasu,
- emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- powstawaniem odpadów.

Przewidywany wpływ tego etapu na środowisko ograniczać się będzie do terenu działki, na których lokalizowane jest projektowane przedsięwzięcie i będzie podobny jak na etapie budowy – dodatkowo powstaną odpady związane z usuwaniem nawierzchni bitumicznej. Wykonanie powyższych robót nie spowoduje ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko, życie i warunki życia ludzi, tereny zabudowy mieszkaniowej oraz nie naruszy interesów osób trzecich. Nie ma więc konieczności podejmowania działań minimalizujących skutki oddziaływania etapu likwidacji.

Reasumując wybrany wariant realizacyjny przedsięwzięcia jest zgodny ze wszelkimi wymogami eksploatacyjnymi i będzie miał minimalny wpływ na środowisko. Ponadto wybrany przez Inwestora wariant realizacyjny jest najkorzystniejszym dla środowiska, przy obecnym poziomie wiedzy oraz możliwości technicznych. Zastosowanie nowoczesnych i szczelnych urządzeń technologicznych nie spowoduje emisji hałasu do środowiska, nie spowoduje zagrożenia i życia ludzi oraz nie naruszy interesów osób trzecich.

RACJONALNY WARIANT ALTERNATYWNY

Racjonalny wariant alternatywny – przedstawione przedsięwzięcie nie ma wariantów alternatywnych pod względem racjonalizacji – jedynym racjonalnym sposobem realizacji i eksploatacji jest przebudowa nawierzchni drogowej zgodnie z wymogami odpowiednich przepisów prawa. Jednocześnie realizacja przedsięwzięcia obniży emisję hałasu do środowiska z zachowaniem większego bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Nie ma tu innych wariantów technologii – jest ona powszechnie stosowana przy modernizacji ciągów komunikacyjnych. Przedmiotową inwestycję można zaliczyć do małej wielkości. Wariant przedstawiony przez Wnioskodawcę jest jednocześnie wariantem najbardziej racjonalnym, gdyż zakłada wykonanie przebudowy drogi gminnej zgodnie z wymaganiami prawa budowlanego, prawa geologicznego, prawa ochrony środowiska oraz prawa wodnego.

Wariant innej lokalizacji, przedstawiając alternatywę najkorzystniejszą ze względów przyrodniczych, społecznych, jak i dla inwestora – z uwagi na charakter przedsięwzięcia, nie można brać pod uwagę wariantowania lokalizacyjnego – planowana inwestycja zamyka się swoim oddziaływaniem w istniejącym już pasie drogowym.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Analizowany w niniejszym opracowaniu proponowany przez wnioskodawcę wariant przedsięwzięcia nie odbiega pod względem technologicznym i zabezpieczeń środowiska od innych tego typu obiektów i spełnia wymogi ochrony środowiska.

Jednocześnie w wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji zmianie i przekształceniu nie ulegną:

- planowane przedsięwzięcie nie występuje na obszarach wodno-błotnych czy innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich i w strefie ochronnej ujęć wód,
- przedsięwzięcie nie będzie naruszać zasobów naturalnych oraz nie będzie wymagało użycia dużej ilości surowców, wody, materiałów, paliw i energii,
- inwestycja ta jest także neutralna w stosunku do zabytków geologicznych, obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- wpływ przedsięwzięcia w odniesieniu do jego rozmiaru i zakresu nie jest znacząco negatywny na obszar geograficzny i ludność go zamieszkującą,
- w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie będą realizowane inne przedsięwzięcia tego typu, stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się ewentualnych oddziaływań skumulowanych na środowisko.

5. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW PALIW ORAZ ENERGII

Szacunkowe ilości materiałów wykorzystanych do realizacji inwestycji są następujące:

- masa bitumiczna – 1225 Mg
- tłuczeń kamienny – 17770 Mg
- cement - 282T
- paliwa do sprzętu i środków transportu – 500 l
- woda – 300 l

Planowana inwestycja po wybudowaniu nie będzie posiadała zdolności produkcyjnej oraz nie wymaga dostaw energii elektrycznej, ciepłej, gazu ani wody.

Źródłem poboru wody w trakcie realizacji robót będzie gminna sieć wodociągowa.

6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

OCHRONA PRZED HAŁASEM

ETAP BUDOWY

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wystąpi minimalny wzrost uciążliwości akustycznej związany z poruszaniem się pojazdów samochodowych wykorzystywanych do transportu materiałów budowlanych oraz maszyn budowlanych przeznaczonych do układania nawierzchni bitumicznej. Oddziaływanie to będzie miało również charakter przejściowy i krótkotrwały tj. do czasu zakończenia prac związanych z wykonaniem nawierzchni. Dodatkowo przy zastosowaniu maszyn i środków transportu sprawnych technicznie i dopuszczonych do ruchu po drogach publicznych hałas nie będzie uciążliwy. Ruch technologiczny obsługujący budowę będzie się odbywał po drogach publicznych lub po terenie budowy – nie zachodzi konieczność wykorzystywania do tego terenów przyległych.

ETAP EKSPLOATACJI

Zjawiskiem niepożądanym, ściśle jednak związanym z ruchem pojazdów samochodowych jest hałas drogowy. W zależności od poziomu, hałas ten może być odbierany jako :

nieuciążliwy $Leq < 52 \text{ dB(A)}$

średnio uciążliwy $52 \text{ dB(A)} < Leq < 62 \text{ dB(A)}$

uciążliwy $62 \text{ dB(A)} < Leq < 70 \text{ dB(A)}$

bardzo uciążliwy $Leq > 70 \text{ dB(A)}$

W myśl obowiązujących przepisów prawnych dopuszczalne wartości poziomu hałasu ściśle zależą od charakteru terenu i są związane ze stałym przebywaniem ludzi na tych terenach. Dla terenu lokalizacji zabudowy zagrodowej (występującej przy omawianej trasie komunikacyjnej) dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

- ♦ pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - 60 dB(A)
- ♦ pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom - 50 dB(A)

Poza terenami zabudowy mieszkaniowej i innymi przeznaczonymi na stały pobyt ludzi obowiązujące przepisy nie nakładają ograniczeń dotyczących emisji hałasu. Na etapie realizacji w okresie przebudowy wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego. Na etapie eksploatacji emisja hałasu do środowiska będzie typowa dla wiejskiej drogi ruch pojazdów mechanicznych. Jest on w chwili obecnej niewielki i taki pozostanie po przebudowie. Planowana przebudowa polepszy warunki ruchu na drodze, co wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji hałasu. Dodatkowo po podjęciu eksploatacji przedsięwzięcia poziom natężenia ruchu nie ulegnie zmianie.

W związku z powyższym nie przewiduje się zastosowania rozwiązań chroniących środowisko przed uciążliwością hałasową.

Zagrożenie wibracjami:

Wibracje przy realizacji tras drogowych są powodowane pracą maszyn ziemnych, pracami nawierzchniowymi, pracą walców drogowych. Widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkaset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie natomiast składowe o częstotliwościach do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny nawet znacznie oddalone od trasy drogowej. Oddziaływania wibracji podczas budowy dróg mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych.

POWIETRZE ATMOSFERYCZNE

ETAP BUDOWY

Oddziaływanie związane będzie głównie z transportem przez pojazdy samochodowe oraz pracą maszyn budowlanych. Oddziaływanie to będzie miało charakter przemijający (okresowy), nie będzie miało większego wpływu na teren poza granicami placu budowy. Będzie dotyczyć tylko i wyłącznie etapu realizacji przedsięwzięcia do czasu zakończenia prac budowlanych. Rodzaj projektowanych prac nie powoduje emisji nadmiernego pylenia – nie przewiduje się stosowania materiałów sypkich wywołujących takie pylenie. W przypadku rozładunku tłucznia kamiennego, aby uniknąć nadmiernego pylenia należy stosować zraszania wodą.

Należy wziąć pod uwagę, że wszelkie roboty drogowe związane są na ogół z poważnym ograniczeniem ruchu co pociąga za sobą zmniejszenie emisji związanej z normalnym ruchem pojazdów. Można zatem przyjąć, że emisja substancji szkodliwych w fazie realizacji będzie zdecydowanie mniejsza niż w fazie eksploatacji. Ponadto prace związane z fazą przebudowy drogi powodują występowanie jedynie oddziaływań czasowych, bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji, nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym. W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko zadba się o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. W przeciwnym wypadku wystąpi wzrost zużycia paliwa oraz ilości wydzielanych spalin i poziomu hałasu. Maszyny i pojazdy nie będą przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach silników, gdyż zwiększa to emisję spalin. Sprzęt używany podczas robót będzie spełniać

wymagania odnośnie ochrony gazami spalinowymi. Transportowane na teren budowy kruszywo i materiały budowlane będą w miarę możliwości przykryte a teren budowy będzie systematycznie zraszany wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia.

ETAP EKSPLOATACJI

Eksploatacja drogi nie stworzy zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego. Zakładany obszar ponadnormatywnego zanieczyszczenia terenu w sąsiedztwie projektowanej drogi mieści się w zakładanych liniach rozgraniczających inwestycji. Dodatkowo po podjęciu eksploatacji przedsięwzięcia poziom natężenia ruchu nie ulegnie zmianie.

WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE

ETAP BUDOWY

Brak konieczności stosowania rozwiązań chroniących wody powierzchniowe i podziemne za wyjątkiem ew. sorbentów i materiałów filtracyjnych.

ETAP EKSPLOATACJI

Rozpatrywane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe. Rzeka Mrożyca przepływa ok. 320m na południe od miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Rozpatrywane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na wody podziemne. Zastosowanie nawierzchni bitumicznej na odcinku przebudowywanej drogi stanowiło będzie barierę przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Natomiast wody – wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych na przyległy teren. Odległość przedsięwzięcia od najbliższego otworu hydrogeologicznego wynosi km.

OCHRONA GLEBY

ETAP BUDOWY

Pewne zagrożenie dla gruntu i wód podziemnych może wystąpić podczas ruchu pojazdów. Stąd konieczne jest zastosowanie rozwiązań z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju oraz paliw z pojazdów samochodowych. Przy właściwej organizacji pracy, zastosowaniu sprawnych pojazdów samochodowych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne.

ETAP EKSPLOATACJI

Zastosowana technologia realizacji nawierzchni bitumicznej, zapewni pełną szczelność pasa drogowego. Wody – wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą za pomocą spadków podłużnych oraz poprzecznych na przylegający teren.

Gospodarka odpadami

ETAP BUDOWY

W trakcie realizacji inwestycji mogą powstawać następujące odpady. W tabeli poniżej przedstawiono rodzaje wytwarzanych odpadów z podaniem ich kodów oraz ilości.

Tabela nr 1 Odpady – faza budowy

Rodzaj odpadu	Kod	Ilość odpadu [Mg]
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 (odzież robocza, rękawice ochronne)	15 02 03	0,05
Odpady kuchenne ulegające biodegradacji	20 01 08	0,05

ETAP EKSPLOATACJI

Nie przewiduje się powstawania odpadów na etapie eksploatacji

ETAP LIKWIDACJI

Rodzaj odpadu	Kod	Ilość odpadu [Mg]
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 (odzież robocza, rękawice ochronne)	15 02 03	0,05
Mieszanki bitumiczne zawierające smołę	17 03 01*	1225T
Odpady kuchenne ulegające biodegradacji	20 01 08	0,05

Przyroda i krajobraz

Nie zachodzi konieczność stosowania specjalnych rozwiązań w celu ochrony roślinności na etapie budowy i eksploatacji obiektu. Drzewa i krzewy zlokalizowane w rejonie prowadzonych robót nie będą narażone na uszkodzenia gdyż ich odległość od miejsca realizacji prac zapewnia im bezpieczeństwo bez stosowania dodatkowych środków ochrony. Nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów i tym samym podejmowania działań kompensacyjnych.

Zabytki kultury

Obiekt nie stwarza zagrożenia dla zabytków kultury. Nie zachodzi konieczność stosowania specjalnych rozwiązań mających na celu ochronę zabytków kultury. Strefa ochronna najbliższego obiektu – zabytkowego dworu z XIX w. położonego w Kołacinku znajduje się w odległości 40m od planowanej inwestycji.

7. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

Planowane przedsięwzięcie charakteryzuje się następującymi wskaźnikami zużycia surowców i materiałów:

Etap realizacji:

Szacunkowe ilości materiałów wykorzystanych do realizacji przedsięwzięcia są następujące:

- masa bitumiczna – 1225 Mg
- tłuczeń kamienny – 1770 Mg
- cement – 282Mg
- paliwa do sprzętu i środków transportu – 500 l
- woda – 200 l

Etap eksploatacji:

Etap eksploatacji drogi gminnej nie przewiduje wykorzystania surowców.

Na terenie przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki przemysłowe oraz ścieki bytowe.

Wody – wody opadowe lub roztopowe odprowadzane będą za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przylegający teren

Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami (segregacja, gromadzenie w szczelnych pojemnikach):

Odpady grupowane będą wg klasyfikacji zawartej w katalogu odpadów opublikowanym w rozporządzeniu Rozporządzenie Ministra Klimatu w sprawie katalogu odpadów z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10).

ETAP BUDOWY

W trakcie realizacji inwestycji mogą powstawać następujące odpady.
W tabeli poniżej przedstawiono rodzaje wytwarzanych odpadów z podaniem ich kodów oraz ilości.

Rodzaj odpadu	Kod	Ilość odpadu [Mg]
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 (odzież robocza, rękawice ochronne)	15 02 03	0,05
Odpady kuchenne ulegające biodegradacji	20 01 08	0,05
Humus	17 05 04	400

ETAP EKSPLOATACJI

Nie przewiduje się powstawania odpadów na etapie eksploatacji

ETAP LIKWIDACJI

Rodzaj odpadu	Kod	Ilość odpadu [Mg]
Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 (odzież robocza, rękawice ochronne)	15 02 03	0,05
Mieszanki bitumiczne zawierające smołę	17 03 01*	1775
Odpady kuchenne ulegające biodegradacji	20 01 08	0,05

Emisje hałasu

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wystąpi minimalny wzrost uciążliwości akustycznej związany z poruszaniem się pojazdów samochodowych, wykorzystywanych strictly do dostaw elementów budowlanych raz maszyn budowlanych. Oddziaływanie to będzie miało również charakter przejściowy i krótkotrwały tj. do czasu zakończenia robót związanych z przebudową odcinka drogi gminnej..

Teren przedsięwzięcia nie jest zlokalizowany na terenie chronionym akustycznie. Dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów o określonym charakterze zagospodarowania są ustalone przez Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U.2014.112). Dotyczą one wartości **równoważnego poziomu dźwięku występującego w ciągu 8 najniekorzystniejszych godzin pory dziennej (pomiędzy 6° i 22°) i w czasie jednej najniekorzystniejszej godziny pory nocnej (pomiędzy 22° a 6°)**. **Poziom hałasu przenikającego na tereny chronione w żadnym punkcie takiego terenu nie powinien przekraczać wartości dozwolonej określonej w ww. Rozporządzeniu.**

Na terenie rozważanego przedsięwzięcia występować będą rodzaje źródeł hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia tj.: - **ruchome źródła hałasu** – ruch pojazdów związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia,

Dla terenu lokalizacji zabudowy zagrodowej (występującej przy omawianej trasie komunikacyjnej) dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

- ♦ pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - 60 dB(A)
- ♦ pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom - 50 dB(A)

Poza terenami zabudowy mieszkaniowej i innymi przeznaczonymi na stały pobyt ludzi obowiązujące przepisy nie nakładają ograniczeń dotyczących emisji hałasu. Na etapie realizacji w okresie przebudowy wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego . Na etapie eksploatacji emisja hałasu do środowiska będzie typowa dla wiejskiej drogi. Jest on w chwili obecnej niewielki i taki pozostanie po przebudowie. Planowana przebudowa polepszy warunki ruchu na drodze, co wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji hałasu. Dodatkowo po podjęciu eksploatacji przedsięwzięcia poziom natężenia ruchu nie ulegnie zmianie.

W związku z powyższym nie przewiduje się zastosowania rozwiązań chroniących środowisko przed uciążliwością hałasową.

Zanieczyszczenia powietrza

Standardy jakości powietrza atmosferycznego określa Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu z dnia 24 sierpnia 2012 roku (Dz.U. 2012 poz.1031). Emisję

substancji zanieczyszczających do powietrza atmosferycznego określa Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie standardów emisyjnych z instalacji z dnia 24 września 2020 roku (Dz.U. 2020 poz 1860).

ETAP BUDOWY

Oddziaływanie związane będzie głównie z transportem przez pojazdy samochodowe oraz pracą maszyn budowlanych. Oddziaływanie to będzie miało charakter przemijający (okresowy), nie będzie miało większego wpływu na teren poza granicami placu budowy. Będzie dotyczyć tylko i wyłącznie etapu realizacji przedsięwzięcia do czasu zakończenia prac budowlanych. Rodzaj projektowanych prac nie powoduje emisji nadmiernego pylenia – nie przewiduje się stosowania materiałów sypkich wywołujących takie pylenie. W przypadku rozładunku tłucznia kamiennego, aby uniknąć nadmiernego pylenia należy stosować zraszania wodą.

Należy wziąć pod uwagę, że wszelkie roboty drogowe związane są na ogół z poważnym ograniczeniem ruchu co pociąga za sobą zmniejszenie emisji związanej z normalnym ruchem pojazdów. Można zatem przyjąć, że emisja substancji szkodliwych w fazie realizacji będzie zdecydowanie mniejsza niż w fazie eksploatacji. Ponadto prace związane z fazą przebudowy drogi powodują występowanie jedynie oddziaływań czasowych, bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji, nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym. W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko zadba się o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. W przeciwnym wypadku wystąpi wzrost zużycia paliwa oraz ilości wydzielanych spalin i poziomu hałasu. Maszyny i pojazdy nie będą przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach silników, gdyż zwiększa to emisję spalin. Sprzęt używany podczas robót będzie spełniać wymagania odnośnie ochrony gazami spalinowymi. Transportowane na teren budowy kruszywo i materiały budowlane będą w miarę możliwości przykryte a teren budowy będzie systematycznie zraszany wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia.

ETAP EKSPLOATACJI

Eksploatacja drogi nie stworzy zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego. Zakładany obszar ponadnormatywnego zanieczyszczenia terenu w sąsiedztwie projektowanej drogi mieści się w zakładanych liniach rozgraniczających inwestycji. Dodatkowo po podjęciu eksploatacji przedsięwzięcia poziom natężenia ruchu nie ulegnie zmianie.

8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

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

9. WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ

Nie dotyczy

10. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA LUB KTÓRYCH ODDZIAŁYWANIA MIESZCZĄ SIĘ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA – W ZAKRESIE, W

JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGĄ PROWADZIĆ DO SKUMULOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM

Na rozpatrywanym terenie brak jest istniejących lub projektowanych podobnych przedsięwzięć, które mogły by prowadzić do generowania oddziaływań skumulowanych. Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z chwilowym wzrostem stężenia substancji emitowanych do powietrza głównie w wyniku ruchu kołowego pojazdów samochodowych i maszyn budowlanych, – w związku z powyższym oddziaływania skumulowane będą o charakterze chwilowym, nieciągłym.

W kontekście oddziaływania akustycznego, poprzez oddziaływanie skumulowane należy rozumieć oddziaływanie wszystkich źródeł hałasu jakie znajdują się w rejonie lokalizacji inwestycji. Ze względu na chwilowy wzrost hałasu na etapie realizacji inwestycji przewiduje się również występowanie oddziaływań skumulowanych o charakterze chwilowym. Na etapie eksploatacji emisja hałasu do środowiska będzie typowa dla wiejskiej drogi. Jest on w chwili obecnej niewielki i taki pozostanie po przebudowie. Planowana przebudowa polepszy warunki ruchu na drodze, co wpłynie korzystnie na zmniejszenie emisji hałasu. Dodatkowo po podjęciu eksploatacji przedsięwzięcia poziom natężenia ruchu nie ulegnie zmianie.

O oddziaływaniu skumulowanym nie można mówić w zakresie odprowadzania nieczystości płynnych oraz wód - wód opadowych lub roztopowych. W trakcie eksploatacji obiektu powstawać będą wyłącznie wody - wody opadowe lub roztopowe, które odprowadzane będą bezpośrednio do rowów przydrożnych.

11. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ

Zgodnie z art. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska pojęcie poważna awaria przemysłowa definiowana jako: „poważna awaria w zakładzie; poważna awaria jest to zdarzenie, w szczególności pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w którym występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem”.

Nie przewiduje się aby planowane przedsięwzięcie z uwagi na jego charakter, mogło być przyczyną wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

12. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO

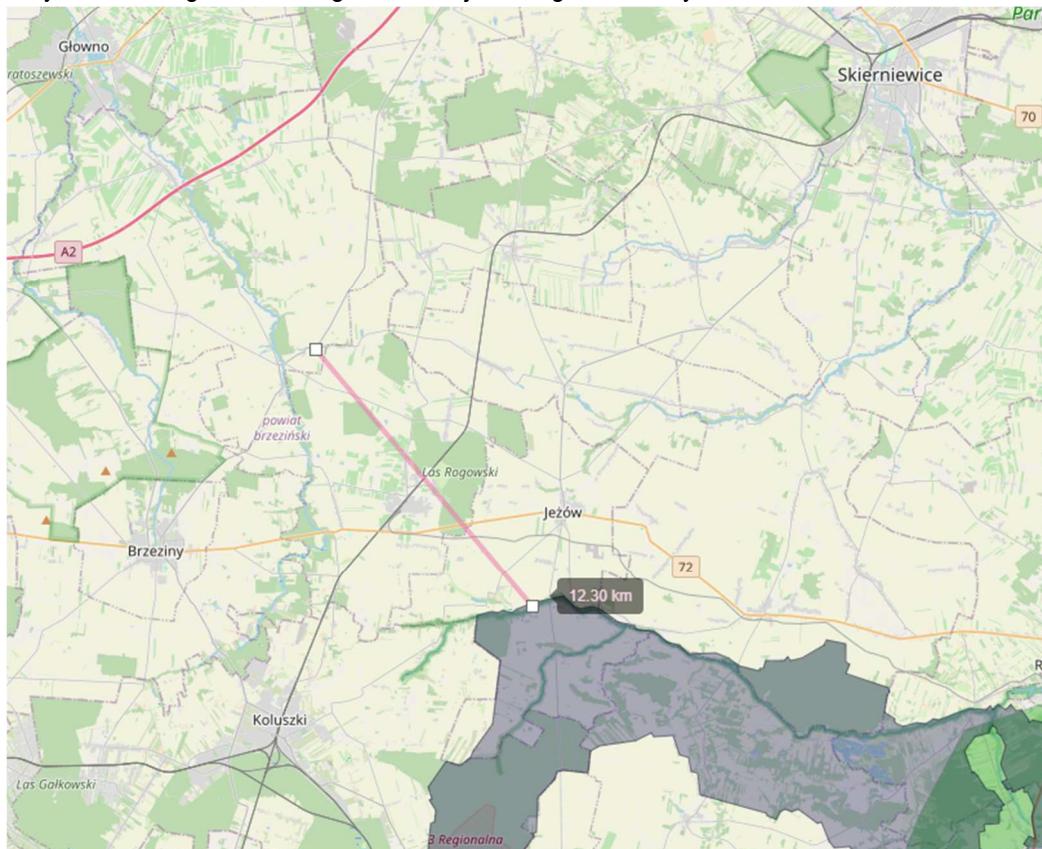
Na terenie inwestycji brak jest obiektów przewidzianych do rozbiórki związanych z wykonaniem przebudowy drogi.

13. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Przedstawiono w pkt nr 6 i nr 7 niniejszego opracowania

14. KORYTARZE EKOLOGICZNE

Zgodnie z mapą korytarzy ekologicznych przez teren przedsięwzięcia nie przebiegają żadne korytarze ekologiczne. Odległość do najbliższego z nich wynosi 12,3km.



Rys Mapa korytarzy ekologicznych

15. PODSUMOWANIE

Biorąc pod uwagę powyższy opis przedsięwzięcia, jego niewielką skalę, krótki okres wykonania, fakt iż działki na których planowana jest inwestycja są obecnie przeznaczone do poruszania się po nich samochodów osobowych, a na 20% opisywanego terenu wykonana już jest droga o nawierzchni bitumicznej należy stwierdzić iż inwestycja nie będzie miała znaczącego wpływu na środowisko.

16. ZAŁĄCZNIKI

1. Wypisy z rejestru gruntów
2. Wypis z miejscowego planu zagospodarowania terenu
3. Mapa orientacyjna położenia drogi
4. Mapa - Plan zagospodarowania terenu (cz. 1 i cz. 2)
5. Przekrój konstrukcyjny drogi
7. Mapa ewidencyjna z zaznaczonym zasięgiem oddziaływania inwestycji

.....
Podpis