

Nowe Miasteczko, dnia 25.04.2018 r.

IGKiŚŚ.6220.1.2018.ACH

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257),
- art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie ze środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405), po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego wszczętego z urzędu w dniu 22.03.2018 r.

stwierdzam brak potrzeby

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na:
„Przebudowa drogi powiatowej nr 1032F w miejscowości Miłaków długość ok 2,3 km”

UZASADNIENIE

Dnia 15.03.2018 r. (data wpływu 16.03.2018 r.) Biuro Projektów i Ekspertyz Budownictwa Komunikacyjnego Zbigniew Kokoszka z siedzibą 66-004 Zielona Góra, ul. Zatonie-Jaśminowa 14 działający z upoważnienia i w imieniu Powiatowego Zarządu Dróg w Nowej Soli z siedzibą 67-100 Nowa Sól, ul. Wojska Polskiego 100b zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Przebudowa drogi powiatowej nr 1032F w miejscowości Miłaków długość ok 2,3 km”**

Planowane przedsięwzięcie, przewidziane do realizacji w obrębie wsi Miłaków gmina Nowe Miasteczko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów (Dz.U z 2016 r., poz. 71), jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt 2 w/w ustawy, przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 tejże ustawy.

Zgodnie z art. 75 ust. 2 pkt 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz według właściwości miejscowej organem właściwym do przeprowadzenia postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Przebudowa drogi powiatowej nr 1032F w miejscowości Miłaków długość ok 2,3 km” jest Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Miasteczko.

Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Miasteczko wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie, powiadamiając strony poprzez obwieszczenie znak IGKiŚŚ.6220.1.2018.ACH z dnia 22.03.2018 r. Informację o wniosku umieszczono także na BIP w publicznie dostępnym wykazie danych.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, działając zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Miasteczko zasięgnął opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowej Soli oraz organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zielonej Górze za pośrednictwem Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w Nowej Soli..

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim pismem z dnia 05.04.2018 r. (data wpływu do tut. Urzędu 06.04.2018 r.) znak: WZŚ.4240.75.2018.AN, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny

oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowej Soli w opinii znak: NZ.9022.4.9.2018 z dnia 28 marca 2018 r. (data wpływu do tut. Urzędu 30.03.2018 r.), stwierdził, że dla w/w inwestycji nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Zielonej Górze w opinii znak: WR.ZZO.7.436.58.2018.BMG z dnia 6 kwietnia 2018 r. (data wpływu do tut. Urzędu 09.04.2018r.) nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się pod wpływem oddziaływania rowu melioracyjnego o symbolu R-Bw-C (Miłakówka) oraz systemu drenarskiego z nim połączony. Zasięg inwestycji mieści się w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych JCWP PLRW600017153499 Biała Woda.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącego odcinka drogi powiatowej nr 1032F na długości ok. 2,3 km w miejscowości Miłaków. Przebudowa odcinka drogi obejmuje wykonanie w obrębie istniejącego pasa drogowego (o średniej szerokości ok. 10 m) bitumicznej nawierzchni jezdni o szerokości 6,0 m oraz poszerzeń na łukach z miejscowymi zawężeniami do 5,0 i 5,5 m wraz z poboczem i chodnikiem dla pieszych. Istniejąca droga to droga kategorii Z, a konstrukcja drogi projektowana jest dla obciążenia ruchem KR2. W ramach inwestycji zaplanowano: oczyszczenie istniejącego pasa drogowego z porastających krzewów, drzew i poszycia, usunięcie warstwy humusu, wykonanie planowanego zakresu robót ziemnych (wykopy, nasypu), umożliwiającego odpowiednie ukształtowanie niwelety drogi w planie i po wysokości, wykonanie stabilizacji gruntocementem, wykonanie warstw konstrukcyjnych drogi, wykonanie chodnika dla pieszych, wykonanie poboczy, wykonanie korekty wysokościowej i w planie istniejących rowów odwadniających, wykonanie elementów odwodnienia drogi, zahumusowanie i obsianie trawą powierzchni nasypów i skarp rowów, montaż niezbędnych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonanie prac związanych z estetyką i uporządkowaniem pasa drogowego.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w gminie Nowe Miasteczko na działkach nr 11/1, 118/2, 118/3, 2/30, 119/2, 120, 122, 123, 124, 125, 180, 258, 263/1, 35/5, 259, 64, 65/3, 63, 234, 239/3 w obrębie 0005 Miłaków, w powiecie nowosolskim, w województwie lubuskim.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z §3 ust. 2 pkt 2 w zw. z §3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 71) oraz w myśl art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o OOS, jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, którego realizacja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko może być stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 przez organ właściwy do wydania decyzji środowiskowej, po zasięgnięciu opinii organów, o których mowa w art. 64 ust. 1 w/cyt. ustawy.

Uwzględniając łącznie uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określone w art. 63 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia oraz przedłożonej karty informacyjnej, stwierdzono, że nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, lub innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łągowych i w ujściach rzek, na obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, na obszarach górskich i leśnych, na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Planowane przedsięwzięcie położone jest:

- w obszarze chronionego krajobrazu „Wzgórza Dałkowskie”;
- poza innymi formami ochrony przyrody, z których najbliższa to Dolina Środkowej Odry PLB080004 oraz Nowosolska Dolina Odry PLH080014 (ponad 6 km);

- poza zidentyfikowanymi strefami ochrony i ostojami gatunków chronionych i siedlisk chronionych;
- w obszarze antropogenicznie przekształconym obecnego śladu drogi powiatowej, w którym różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów najbliższego sąsiedztwa zostały ograniczone do zbiorowisk siedlisk synantropijnych, głównie ruderalnych;
- wśród zabudowy miejscowości Miłaków, gdzie walory i zasoby przyrodnicze i relacje ekosystemowe pozostają pod silnym wpływem ludzkiej działalności, a ograniczone są do potencjału siedlisk ruderalnych, pielęgnowanej zieleni przydomowej: trawników, sadów i ogrodów.

W związku z położeniem przedsięwzięcia w obszarze chronionego krajobrazu „Wzgórza Dałkowskie” rozpatrywano przede wszystkim relacje charakteru oraz oddziaływania przedsięwzięcia wobec funkcji ochrony przyrody jakie ten obszar pełni. Obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnią funkcję korytarzy ekologicznych. Fragment drogi, który będzie objęty inwestycją istniał przed wyznaczeniem obszaru chronionego krajobrazu, a planowane prace zakładają utrzymanie drogi, bez zmian ekosystemowych w sąsiedztwie.

Zakres ochrony tej formy reguluje reżim prawny ustanowiony uchwałą Sejmiku Województwa Lubuskiego nr X/101/15 z 22 czerwca 2015 r., w sprawie wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu „Wzgórza Dałkowskie” (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2015 r., poz. 1172). Wymieniony reżim prawny nie ma zastosowania, zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 142), jeśli przedsięwzięcie zakłada realizację inwestycji celu publicznego. Budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych dróg publicznych spełnia kryterium celu publicznego zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 121). Wobec powyższego, charakter deklarowanego przedsięwzięcia sprawia, że reżim prawny obszaru chronionego krajobrazu nie stanowi dla niego szczególnego zakresu ograniczeń. Co więcej nie zidentyfikowano zagrożenia dla realizacji celu powołania obszaru chronionego krajobrazu „Wzgórza Dałkowskie”, czyli ochrony terenów wartościowych dla turystyki i wypoczynku lub korytarzy ekologicznych. Planowany do przebudowy odcinek drogi nr 1032F znajduje się tuż przy zachodniej granicy wymienionej formy ochrony przyrody we wsi, a oprócz tego w sąsiedztwie starej drogi krajowej nr 3 oraz drogi szybkiego ruchu S3.

Przebudowa istniejącej drogi nie wpłynie na obniżenie potencjału ekosystemów stanowiących korytarz ekologiczny wymienionego obszaru chronionego krajobrazu, nie obniży wartości ekosystemów pełniących usługi dla turystyki i wypoczynku. Planowane przedsięwzięcie nie umniejszy potencjału możliwości podejmowania czynnej ochrony służącej celowi ochrony obszaru chronionego krajobrazu. Przebudowa i eksploatacja drogi nie będą stanowiły trwałej przeszkody lub bariery migracji na szlaku migracji o skali innej niż w momencie wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu „Wzgórza Dałkowskie” w roku 1985. W odniesieniu do krajobrazu nie zmienią się obecne relacje widokowe i walory pejzażowe wnętrza obszaru chronionego krajobrazu, a tu gdzie będą prowadzone prace utrwali się stan obecny.

W terenie przedsięwzięcia, na obecnym etapie sprawy, nie wykazano obecności siedlisk, które współtworzyłyby taki rodzaj układów ekologicznych, z chronionymi siedliskami i gatunkami najbliższego obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Odry PLB080004 lub Nowosolska Dolina Odry PLH080014, których przekształcenie mogłoby przyczynić się do zmiany kluczowych procesów, struktur, powiązań i relacji ekosystemowych tego obszaru ochrony przyrody.

W części dotyczącej opisu zasobów przyrody i ochrony przyrody, karta informacyjna charakteryzuje miejsce przedsięwzięcia jako teren o niewielkiej wartości przyrodniczej. Inwestycja będzie realizowana w pasie drogowym, w terenie antropogenicznie przekształconym i użytkowanym istniejącej drogi oraz jej pobocza. Przyroda i powiązania ekosystemowe miejsca przedsięwzięcia zostały ograniczone do ruderalnych siedlisk przydroża i występującej tu roślinności, na którą składają się gatunki powszechnie występujące. Bardziej wartościowe układy ekosystemowe, których elementem jest przydomowa szata roślinna, przydomowych ogrodów i sadów, znajdują się poza zasięgiem bezpośredniego oddziaływania inwestycji.

Nie wykazano by przebudowa istniejącej drogi mogła spowodować zmianę użytkowanych zasobów, tworów i składników przyrody sąsiedztwa przedsięwzięcia, która skutkowałą by

upośledzeniem gospodarujących tu podmiotów lub mogła wzbudzić konflikty społeczne, związane ze zmianą stanu zasobów, tworów i składników przyrody.

Skutkiem logistyki przedsięwzięcia, budowy i późniejszej eksploatacji będą oddziaływania o skali, która nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej, a która musiałaby być poprzedzona oceną oddziaływania na środowisko i ustaleniem nietypowych działań zapobiegających oraz minimalizujących. Nie będzie to też wymiar, który wymagałby kompensacji przyrodniczej.

Obecność ludzi i maszyn oraz związane z tym oddziaływania nie będą się różniły od obecnego tu tła oddziaływań ruchu pojazdów oraz życia we wsi. Można domniemać, że nawet skumulowane nie będą zjawiskiem nowym dla dzikich zwierząt, powodującym płoszenie o skali zagrożenia dla osobników w miejscu przedsięwzięcia, a tym bardziej dla wszystkich reprezentantów gatunku.

Na obecnym etapie sprawy nie wykazano obecności reprezentantów gatunków chronionych i stanowisk siedlisk chronionych dla których przedsięwzięcie mogłoby stanowić zagrożenie stanu ochrony gatunków i siedlisk, a z tego tytułu konieczna byłaby ocena tego zagrożenia i formułowanie niestandardowych uwarunkowań nie ujętych przepisami prawa ochrony przyrody.

Mimo, że większość prac została zaplanowana w pasie drogowym niezbędna dla inwestycji jest wycinka drzew i krzewów przydrożnych z pasa drogowego. Drzewa przeznaczone do wycinki, znajdujące się w pasie drogowym, a uniemożliwiające przebudowę drogi to: jesiony, w liczbie ok. 8 szt. o obwodzie 120 - 160 cm, świerki szt. 3

o obwodzie 60-110 cm oraz lipa o obwodzie 100 cm. Stan zdrowotny jesionów jest zły co jest prawdopodobnie związane z powszechną chorobą jesionów. W obrębie pasa drogowego, poza jezdnią, szatę roślinną stanowią powszechne, eurytopowe i eutroficzne, gatunki przydrożne. Wspomniane jesiony, przeznaczone do wycinki, już w chwili obecnej wymagają co najmniej cięć pielęgnacyjnych w koronie, wśród której znajdują się obumarłe gałęzie bezpośrednio nad drogą i ścieżką pieszych. Ich usunięcie spowoduje zmianę przydrożnego pejzażu, ale będzie wykonane w sąsiedztwie przydrożnego zadrzewienia, co oznacza że nie będzie to zmiana istotna - mająca skutek dla stanu i ochrony przyrody.

Oddziaływanie inwestycji na środowisko będzie odbywać się głównie na etapie realizacji przedsięwzięcia. W okresie prowadzenia prac budowlanych sprowadzać się ono będzie do uciążliwości związanych ze wzrostem ruchu samochodów ciężarowych dostarczających komponenty budowlane i wywożących odpady oraz z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Uciążliwości związane będą z emisją gazów i pyłów do powietrza oraz hałasu powstającego w wyniku pracy maszyn i urządzeń. Odpowiednia organizacja pracy oraz użytkowanie atestowanego i sprawnego sprzętu, spowoduje minimalizację negatywnego wpływu na otoczenie. Wyżej wymienione uciążliwości będą miały charakter krótkotrwały, nieznaczący, lokalny, odwracalny i ograniczony wyłącznie do prac budowlanych.

Projektowana inwestycja wpłynie na poprawę płynności ruchu, tym samym spowoduje poprawę warunków akustycznych. Upłynnienie ruchu wpłynie również na zmniejszenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez pojazdy w zakresie obniżenia ilości spalin i drgań. Wody opadowe z terenu zainwestowania będą odprowadzane do rowów przydrożnych.

Biorąc pod uwagę skalę oraz charakter inwestycji obejmującej przebudowę odcinka drogi powiatowej, a także zaplanowane na etapie realizacji i eksploatacji działania minimalizujące, jak też zastosowany system odprowadzania wód deszczowych, można stwierdzić, że projektowana inwestycja nie wpłynie na stan wód i nie uniemożliwi osiągnięcia dobrego stanu/potencjału wód. W związku z powyższym, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w zaktualizowanym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Planowane przedsięwzięcie pozostanie bez istotnego wpływu na regionalne uwarunkowania klimatyczne. Upłynnienie ruchu na analizowanym terenie może przyczynić się do lokalnej redukcji emisji zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych. Przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter jest odporne na efekty zmian klimatycznych.

Inwestycja, ze względu na zakres i lokalną skalę oddziaływania, nie będzie w sposób skumulowany oddziaływać na środowisko z innymi inwestycjami.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.). Na obecnym etapie nie stwierdzono również konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w trybie art. 135 w/cyt.

ustawy. Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej czy budowlanej, przy zaplanowanej technologii i zakresie prac budowlanych, ocenia się jako bardzo niskie. Ze względu na lokalizację oraz zakres przedsięwzięcia nie zachodzi ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko, a bezpośrednie wykorzystanie zasobów naturalnych nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.

Burmistrz Gminy i Miasta Nowe Miasteczko po zapoznaniu się z kartą informacyjną przedsięwzięcia, opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego i opinią Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni oraz analizą bezpośrednich i pośrednich skutków działań, związanych z realizacją przedmiotowego projektu, a także uwarunkowań realizacji planowanej inwestycji w przedłożonym wniosku, zważywszy na uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), a także skalę i charakter przedsięwzięcia uznał za zasadne stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Informacje dotyczące wydanego w toku postępowania postanowienia z dnia 11.04.2018 r. znak: IGKiŚŚ.6220.1.2018.ACH sprostowany z Urzędu oczywistą omyłką pisarską w Postanowieniu Burmistrza Gminy i Miasta Nowe Miasteczko z dnia 16 kwietnia 2018 r. znak: IGKiŚŚ.6220.1.I.2018.ACH stwierdzającego brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania zostały zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Nowym Miasteczku (www.bip.nowemiasteczko.pl), tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Nowym Miasteczku oraz sołectwa Miłaków.

W ramach prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.) zapewniono czynny udział stronom, a także przed wydaniem niniejszej decyzji umożliwiono stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.) charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym postanowiono jak w sentencji.

p o u c z e n i e

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zielonej Górze, za pośrednictwem Burmistrza Gminy i Miasta Nowe Miasteczko, w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane.

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.

BURMISTRZ
mgr Danuta Wojtasik

Charakterystyka przedsięwzięcia pn: "Przebudowa drogi powiatowej nr 1032F w miejscowości Miłaków długość ok 2,3 km"

1. Rodzaj (przedsięwzięcia, rodzaj działalności związanej z przedsięwzięciem), skala (np. parametry produkcji, długość dla inwestycji liniowych itp.), usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie to roboty budowlane, polegające na przebudowie istniejącego odcinka drogi powiatowej nr 1032F na długości około 2,3 km, w miejscowości Miłaków.

Przebudowa odcinka drogi polegać będzie na wykonaniu w obrębie istniejącego pasa drogowego (o średniej szerokości ok. 10 m), bitumicznej nawierzchni jezdni o szerokości 6,0 m plus poszerzenia na łukach z miejscowymi zawężeniami do 5,0 i 5,5 m wraz z poboczem i chodnikiem dla pieszych. Istniejąca droga to droga kategorii Z. Projektowana konstrukcja drogi dla obciążenia ruchem KR2.

Projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni:

- stabilizacja gruntocementem
- podbudowa z kruszywa
- warstwa bitumiczna podbudowy
- warstwa bitumiczna ścieralna

Inwestycja obejmuje:

- oczyszczenie istniejącego pasa drogowego z porastających krzewów, drzew i poszycia;
- usunięcie warstwy humusu,
- wykonanie planowanego zakresu robót ziemnych (wykopy, nasypu), umożliwiającego odpowiednie ukształtowanie niwelety drogi w planie i po wysokości,
- wykonanie stabilizacji gruntocementem,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych drogi,
- wykonanie chodnika dla pieszych,
- wykonanie poboczy,
- wykonanie korekty wysokościowej i w planie istniejących rowów odwadniających,
- wykonanie elementów odwodnienia drogi,
- zahumusowanie i obsianie trawą powierzchni nasypów i skarp rowów,
- montaż niezbędnych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne itp.),
- wykonanie prac związanych z estetyką i uporządkowaniem pasa drogowego;

Po wykonaniu robót budowlanych lokalizacja drogi nie zmieni się. Nie zmieni się również funkcja obiektu liniowego. Wykonanie prawidłowej konstrukcji drogi umożliwi jej bezpieczną eksploatację.

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

- powierzchnia całkowita nieruchomości przeznaczona bezpośrednio pod planowane przedsięwzięcie wynosi ok 2,6 ha,
- powierzchnia użytkowa, bezpośrednio zajęta pod drogę, zjazdy, i skrzyżowania, planowanej inwestycji wynosi ok 2,0 ha.

Sposób wykorzystania działek stanowiących pas drogowy nie zmieni się.

W obrębie planowanego przedsięwzięcia występuje w niewielkim stopniu roślinność (przede wszystkim trawa i krzaki samosiejki oraz, na części działek - drzewa).

W obrębie planowanych robót stwierdzono porastanie pokrzywy, łopianu większego, krwawnika pospolitego, w sąsiedztwie istniejącej jezdni drogi i na poboczach występuje trawa pospolita, kostrzewa łąkowa, kupówka pospolita, tymotka łąkowa, mlecz, perz, lebioda, bylica pospolita.

Na części działek, w obrębie pasa drogowego występują drzewa przeznaczone do wycinki: takie jak:

- jesion ok 8 szt., pierśnica (obwód) 120– 160 cm.

- świerk szt. 3 pierśnica (obwód) 60-110 cm

Lipa szt. 1 pierśnica (obwód) 100 cm

Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji w koronach drzew nie stwierdzono gniazdowania ptaków.

Nie stwierdzono występowania gatunków roślin i grzybów chronionych prawem Unii Europejskiej.

Po wykonaniu robót budowlanych, związanych z przebudową drogi, na skarpach nasypów planuje się wykonanie zahumusowania ich powierzchni gruntem i obsianie trawą.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Możliwości zrealizowania rozwiązania wariantowego:

Wariant proponowany przez wnioskodawcę - WI – czyli wykonanie przebudowy drogi w granicach istniejącego pasa drogowego z odprowadzeniem wody do istniejącego systemu odwodnienia drogi w postaci rowów przydrożnych, terenów zielonych. Wariant ten został przyjęty w projektowanym rozwiązaniu przebudowy drogi, z uwagi na optymalne wykorzystanie gruntów stanowiących istniejący pas drogowy drogi powiatowej, optymalne wykorzystanie środków finansowych w stosunku do stawianych wymogów użytkowych drogi, a także pod kątem środowiskowym z uwagi na bardzo małą ingerencję w istniejącą szatę roślinną i zwierzęcą.

Racjonalny wariant alternatywny - WII – czyli rozbudowa drogi - wykonanie drogi częściowo na gruntach już zajętych pod drogi, a częściowo po nowym śladzie, po gruntach, które w chwili obecnej nie stanowią pasa drogowego. Wariant ten jest nie jest rozwiązaniem optymalnym, gdyż dla osiągnięcia takiego samego celu, jak w wariancie I, wymaga znacznej ingerencji w otaczające drogą grunty, co w zdecydowany sposób zwiększa koszty niezbędne do jego realizacji (koszty podziałów i wykupów gruntu, a także koszty społeczne, wynikające z procesu wywłaszczeń i konieczności wyburzeń domów). Dodatkowo w wariancie tym wystąpiłaby konieczność dużej ingerencji w środowisko (znaczne poszerzenie pasa drogowego), co jest elementem niekorzystnym dla ochrony środowiska.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska - najbardziej korzystnym rozwiązaniem, pod względem finansowym, społecznym i uwzględniającym warunki ochrony środowiska, jest rozwiązanie przedstawione w wariancie WI. Zaproponowane rozwiązania techniczne będą spełniać obecnie obowiązujące wymagania dla prawidłowego użytkowania drogi powiatowej, pod względem bezpieczeństwa użytkowników oraz trwałości i odpowiedniej jej nośności. Przebudowa drogi – tylko w obrębie istniejącego pasa drogowego - jest również rozwiązaniem racjonalnym z punktu widzenia nakładów finansowych w stosunku do osiągnięcia zakładanego celu.

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

Ilości wykorzystywanych w trakcie budowy materiałów, surowców, wody, paliw oraz energii nie będą odbiegały od ilości koniecznych w powszechnie znanych i stosowanych sposobach i metodach prowadzenia drogowych prac budowlanych.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą typowe dla tego rodzaju robót materiały jak: beton asfaltowy, kruszywo kamienne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wyposażenia chodników, stal na elementy barier ochronnych.

Szacowane wielkości użytych do przebudowy materiałów:

- beton asfaltowy w ilości ok. 3800 ton
- podbudowa z kruszywa łamanego ok. 5600 ton
- stabilizacja gruntocementem ok. 4500 ton

Wszystkie materiały muszą posiadać odpowiednie certyfikaty i aprobaty dopuszczające je do zastosowania w budownictwie drogowym i mostowym.

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane według powszechnie znanych technologii nie powodujących niszczenia środowiska. Masy bitumiczne oraz stal będą wytwarzane w wytwórniach spełniających warunki ochrony środowiska, kruszywo będzie pobierane w kopalniach kruszyw i transportowane będą sprawnym i dopuszczonym do ruchu sprzętem. Wszystkie materiały muszą posiadać odpowiednie certyfikaty i aprobaty dopuszczające je do zastosowania w budownictwie drogowym. Planuje się, że roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej, sprzętem budowlanym posiadającym odpowiednie atesty i homologacje, dopuszczonym powszechnie do stosowania w budownictwie, który spełnia warunki emisji dopuszczalnego hałasu.

Na wykonawcy robót będzie ciążył obowiązek wykonania odpowiedniego zabezpieczenia prac rozbiórkowych oraz montażowych w taki sposób, aby do istniejącego środowiska - na przyległy teren - nie przedostały się w/w odpady.

Wykonawca będzie również zobowiązany do usunięcia wszystkich resztek i odpadów poza obszar budowy na składowiska odpadów (gdzie zostaną przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia).

Istniejąc droga obecnie odwadniana jest za pomocą istniejącego systemu rowów odwadniających i po wykonaniu jej przebudowy będzie odwadniana w taki sam sposób – do rowów przydrożnych.

Projektowana droga należy do kategorii dróg klasy Z wody wprowadzane do wód - nie będą zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/dm³ zawiesin ogólnych oraz 15 mg/dm³ węglowodorów ropopochodnych., a więc nie ma konieczności, aby odprowadzane wody opadowe i roztopowe spełniały wymogi w/w rozporządzenia. W związku z tym nie ma konieczności ich oczyszczania przed odprowadzeniem do odbiornika.

Analizując przedmiotowe przedsięwzięcie należy mieć na uwadze, że nie jest ono inwestycją nową, a tylko przebudową, która ma na celu polepszenie jej parametrów technicznych. Dlatego warto zauważyć że dotychczasowa emisja substancji do wody, w stosunku do stanu obecnego, nie zwiększy się, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych została określona jako niezagrażona.

Planowany zakres przebudowy drogi ma marginalne znaczenie w globalnej skali dla rozpatrywanych jednolitych części wód, jednak pomimo to należy stwierdzić, iż w ramach planowanej inwestycji podjęto wszelkie środki aby poprzez działania cząstkowe przyczynić się

do ograniczenia emisji do wody substancji szkodliwych, a przez to, w dłuższej perspektywie, umożliwić osiągnięcie celów środowiskowych.

Odniesienie do założeń Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Podstawowymi założeniami Ramowej Dyrektywy Wodnej jest osiągnięcie następujących celów:

- zaspokojenia zapotrzebowania na wodę ludności, rolnictwa i przemysłu,
- promowania zrównoważonego korzystania z wód,
- ochrony wód i ekosystemów znajdujących się w dobrym stanie ekologicznym,
- poprawy jakości wód i stanu ekosystemów zdegradowanych działalnością człowieka,
- zmniejszenia zanieczyszczenia wód podziemnych,
- zmniejszenia skutków powodzi i suszy,
- osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego,
- osiągnięcie co najmniej dobrego stanu chemicznego.

Podsumowując powyższe ustalenia należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie wpłynie niekorzystnie na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry ustalonym na mocy Ramowej Dyrektywy Wodnej.

W rozpatrywanym przypadku dotychczasowe użytkowanie odcinka drogi nie powodowało negatywnego oddziaływania na wody podziemne i powierzchniowe.

Należy stwierdzić, że w stosunku do stanu istniejącego nie zmienia się warunków korzystania z wód regionu wodnego. A na skutek zastosowania zorganizowanego systemu odwodnienia obiektu przyczyni się do ograniczenia negatywnego wpływu drogi na wody powierzchniowe i podziemne.

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

Planowane przedsięwzięcie, w stosunku do stanu istniejącego, nie powoduje żadnego dodatkowego wprowadzenia do środowiska żadnych substancji mogących szkodliwie oddziaływać na środowisko. Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem o niewielkim zakresie obszarowym, na odcinku istniejącej drogi. W związku z tym nie ma możliwości wystąpienia takiej sytuacji, żeby na budowie jednocześnie pracowała duża ilość sprzętu mechanicznego, którego ewentualne awarie mogą być potencjalnym zagrożeniem dla środowiska, a w szczególności spowodować zanieczyszczenia wód. W związku z tym nie przewiduje się w trakcie prowadzenia prac budowlanych stosowania szczególnych rozwiązań technicznych, czy specjalnych zabezpieczeń całkowicie wykluczających zanieczyszczenie terenu, gdyż w przypadku gdyby powstała sytuacja zagrożenia dla środowiska, wynikająca z awarii stosowanego sprzętu, natychmiastowa reakcja Wykonawcy robót i podjęcie przez niego odpowiednich kroków zabezpieczających, powinno zapobiec jakimkolwiek negatywnym wpływom dla środowiska. W opisie technicznym do projektu przebudowy drogi będzie ujęte zalecenie, aby Wykonawca na terenie robót był wyposażony w odpowiednie środki (maty i środki absorpcyjne) służące do miejscowej i szybkiej neutralizacji zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi. Takie rozwiązanie praktycznie eliminuje możliwość zanieczyszczenia istniejącego terenu. Dodatkowo Wykonawca robót powinien być w stałym kontakcie z odpowiednimi służbami ratowniczymi (np. Państwowa Straż Pożarna) na wypadek, gdyby nie mógł sobie sam poradzić z ewentualnie powstałym zagrożeniem dla środowiska. Ścieki bytowe, wytworzone przez pracowników, powstające w trakcie prowadzenia robót będą odprowadzone do szczelnych zbiorników na nieczystości np. typu TOY TOY. W trakcie trwania prac

budowlanych nieczystości będą wywożone do odpowiednich punktów przyjmowania ścieków. Woda na potrzeby bytowe pracowników będzie dostarczana beczkowitzem. Planuje się, że roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej, sprzętem budowlanym posiadającym odpowiednie atesty i homologacje, dopuszczonym powszechnie do stosowania w budownictwie, który spełnia warunki emisji dopuszczalnego hałasu.

Zakres prac ziemnych, rozbiórkowych oraz montażowych realizowanych w fazie wykonywania prac budowlanych wymagał będzie wykorzystywania sprzętu ciężkiego oraz środków transportu. W aspekcie akustycznym, wszystkie stosowane na tym etapie maszyny stanowią źródła dźwięku powodujące emisję hałasu do otoczenia. Prowadzenie prac ziemnych przy wykorzystaniu koparek, ładowarek czy spycharek, winny uwzględniać minimalizację emisji hałasu do środowiska poprzez :

- ograniczenie prac budowlanych do pory dziennej,
- właściwe umiejscowienie placu budowy, nie wymagające dalekich dojazdów,
- stosowanie nowoczesnych maszyn budowlanych.

Na podstawie przedstawionych materiałów, można stwierdzić, że faza wykonania przebudowy drogi nie będzie znaczącym elementem w oddziaływaniu hałasu na otoczenie.

Emitowane podczas realizacji przedsięwzięcia zanieczyszczenia do powietrza atmosferycznego w wyniku wykorzystania sprzętu budowlanego i ruchu pojazdów poruszających się na terenie objętym inwestycją, hałas i wibracje na etapie prowadzenia robót będą miały charakter krótkotrwały, a wszelkie niedogodności będą chwilowe.

Samochodowy sprzęt mechaniczny będzie źródłem zanieczyszczenia powietrza, głównie produktami spalania paliw. Sprzęt pracujący na budowie napędzany będzie paliwem płynnym – olejem napędowym. Maszyny wykorzystywane nie będą wymagać zużycia energii elektrycznej. Zanieczyszczenia powstające w wyniku mechanicznego zużywania się elementów pojazdu nie mają w tym przypadku praktycznego znaczenia. Ponieważ emisja spalin jest związana wyłącznie z pracą silnika, nie będzie ona miała istotnego wpływu na stan powietrza ze względu na to, że wszystkie czynności związane z załadunkiem i rozładunkiem samochodów wykonywane są przy wyłączonym silniku. Tylko sprzęt mechaniczny typu koparka, równiarka, spychacz, będzie pracował w dłuższych przedziałach czasowych. Warunki techniczne jakim muszą odpowiadać pojazdy regulowane są specjalnymi przepisami, a ich stan techniczny jest okresowo kontrolowany. Sprawny technicznie sprzęt nie będzie uciążliwy dla środowiska.

Lokalnym źródłem zapylenia atmosfery może być transport i składowanie surowców mineralnych (piasek, kruszywa łamane). Zwiększonemu pyleniu sprzyjać będzie sucha i wietrzna pogoda. Ograniczeniu pylenia sprzyja transport i składowanie materiałów w stanie wilgotnym. Aby ograniczyć pylenie z materiałów deponowanych w pobliżu wykopów można go okresowo zraszać lub osłonić przed wiatrem (np. folią).

Niewielkie ilości emitowanych substancji z procesów, o których wspomniano mają w całości charakter emisji niezorganizowanej, a ich wielkość nie będzie miała wpływu na środowisko.

Przewiduje się, że do obsługi budowy będzie wykorzystany sprzęt:

- samochody ciężarowe samowyladowcze – 10 szt.,
- koparka – 2 szt.,
- spychacz – 2 szt.,
- równiarka – 2 szt.,
- dźwig – 2 szt.
- rozkładarka mas bitumicznych – 2 szt.,
- sprężarka powietrza – 2 szt.,

Na poziomie prowadzenia prac projektowych projektant nie jest w stanie jednoznacznie określić gdzie Wykonawca robót stworzy plac pod bazę materiałową i sprzętową. W oparciu o wcześniejsze nasze doświadczenia z realizacji podobnych inwestycji można stwierdzić, że taki

zakres robót praktycznie nie wymaga stworzenia bazy materiałowej, gdyż materiały wykorzystywane do budowy są dowożone i wbudowywane na bieżąco.

Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z substancjami i energią wprowadzanymi do środowiska. w czasie eksploatacji :

- ilość odprowadzania ścieków bytowych w trakcie eksploatacji – brak
- ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych w trakcie eksploatacji – brak
- ilość i sposób odprowadzania wód opadowych z powierzchni utwardzonych – wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzone będą do istniejącego systemu odwodnienia drogi (rowy przydrożne) za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych oraz do istniejącego systemu odwodnienia drogi w postaci rowu zlokalizowanego na działce wodnej za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej.

Ilość odprowadzanych wód opadowych:

$$Q_{\max s} = 218,5 \text{ l/s}$$

$$Q_{\max h} = 786,6 \text{ m}^3/\text{h}$$

$$Q_{\text{śr.d.}} = 1573,2 \text{ m}^3/\text{d}$$

$$Q_{\max r} = 12585,6 \text{ m}^3/\text{rok}$$

- ilość, rodzaje zainstalowanych i planowanych urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwości w trakcie eksploatacji – brak

8 . Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Planowane przedsięwzięcie nie oddziałuje transgranicznie na środowisko.

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

Planowane przedsięwzięcie, w stosunku do stanu istniejącego, nie będzie miało żadnego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, siedliska przyrodnicze i gatunki roślin i zwierząt chronionych w ramach sieci Natura 2000. Przebudowa istniejącego odcinka drogi nie zmienia w żaden sposób dotychczasowego sposobu eksploatacji i wykorzystania terenu.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie nieobjętym żadną z form ochrony przyrody.

Planowanie przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze chronionego krajobrazu Wzgórza Dalkowskie.

Inwestycja nie przewiduje utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

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

Przedmiotowa droga nie należy do sieci dróg transeuropejskich

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

Teren, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz obszar oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się w zasięgu oddziaływania innych przedsięwzięć zrealizowanych lub planowanych do realizacji w zakresie takim, żeby ich oddziaływania mogły prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem o niewielkim zakresie obszarowym, na odcinku istniejącej drogi. W związku z tym nie ma możliwości wystąpienia takiej sytuacji, żeby na budowie jednocześnie pracowała duża ilość sprzętu mechanicznego, którego ewentualne awarie mogą być potencjalnym zagrożeniem dla środowiska. W związku z tym nie przewiduje się w trakcie prowadzenia prac budowlanych stosowania szczególnych rozwiązań technicznych, czy specjalnych zabezpieczeń całkowicie wykluczających zanieczyszczenie terenu, gdyż w przypadku gdyby powstała sytuacja zagrożenia dla środowiska, wynikająca z awarii stosowanego sprzętu, natychmiastowa reakcja Wykonawcy robót i podjęcie przez niego odpowiednich kroków zabezpieczających, powinno zapobiec jakimkolwiek negatywnym wpływom dla środowiska. W opisie technicznym do projektu przebudowy drogi będzie ujęte zalecenie, aby Wykonawca na terenie robót był wyposażony w odpowiednie środki (maty i środki absorpcyjne) służące do miejscowej i szybkiej neutralizacji zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi. Takie rozwiązanie praktycznie eliminuje możliwość zanieczyszczenia istniejącego terenu. Dodatkowo Wykonawca robót powinien być w stałym kontakcie z odpowiednimi służbami ratowniczymi (np. Państwowa Straż Pożarna) na wypadek, gdyby nie mógł sobie sam poradzić z ewentualnie powstałym zagrożeniem dla środowiska. Prace budowlane przy przebudowie drogi będą wykonywane w technologii powszechnie stosowanej od lat, nie będą wykonywane żadne nowatorskie prototypowe rozwiązania ani roboty budowlane szczególnie skomplikowane.

W związku z powyższym ryzyko wystąpienia poważnej awarii (w tym poważnej awarii przemysłowej), katastrofy naturalnej lub katastrofy budowlanej jest znikome.

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

Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami – trakcie prowadzenia planowanych prac związanych z planowaną inwestycją nie przewiduje się powstawania odpadów wpływających szkodliwie na środowisko.

Odpadami jakie mogą powstać w trakcie procesu budowlanego mogą być np. pozostałości masy bitumicznej, masy ziemne, resztki drobnowymiarowych elementów betonowych, resztki podbudowy i podsypki cementowo-piaskowej, itp.

Przewiduję się szacowane wielkości oraz rodzaje odpadów w trakcie realizacji inwestycji:

170504 - Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 170503:

- odhumusowanie pasa gruntu grubości ok. 30 cm i powierzchni ok. 7200 m² (2160 m³), a następnie ułożenie humusu w przyzmy wysokości ok. 80 cm, przeznaczonego do ponownego ułożenia,

170506 - Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 170505:

- wykonanie robót ziemnych (wykopy nasypy) planuje się maksymalne wykorzystanie gruntu rodzimego - ok. 1400 m³

170181- Odpady z remontów i przebudowy dróg, 170301- Asfalt zawierający smołę:

- po wykonaniu robót bitumicznych szacuje się wielkość odpadów (masy bitumiczne) ok 20,0m³

170101 - Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i przebudowy, 170405 - Żelazo i stal:

- resztki drobnowymiarowych elementów betonowych ok. 4 m³,

- resztki podsypki cementowo-piaskowej ok. 12,0 m³.

14. Pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Nie przewiduję się wykonywania prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

BURMISTRZ
mgr Danuta Wojtasik

