

ZAKŁAD USŁUGOWO - HANDLOWY „RR”
mgr inż. Ryszard Józwik
ul. Teatralna 2 a
55-100 Trzebnica

Regon 931191491
Kom. 693 126 804

NIP 915-110-70-60
e-mail:ryszard.jozwik1@neostrada.pl

Egz. 2

Karta informacyjna przedsięwzięcia

Nazwa i adres inwestycji:

Przebudowa drogi gminnej Koczurki-Jaźwiny

Działki budowlane:

działka nr 103; AM-1, obręb Koczurki
działka nr 32; AM-1, obręb Jaźwiny

Gmina Trzebnica – obszar wiejski

Kategoria obiektu budowlanego: XXV i XXVI

Inwestor:

Gmina Trzebnica
pl. Józefa Piłsudskiego 1
55-100 Trzebnica

	Imię i nazwisko	Uprawnienia / specjalność	Podpis	Data
BRANŻA DROGOWA				
Projektant	mgr inż. Ryszard Józwik	Nr upr. 255/91/UW		03.2018

Trzebnica , luty 2018

**Karta informacyjna przedsięwzięcia
przebudowa drogi gminnej
Koczurki – Jaźwiny**

Opracował :

**Stanisław Szymczuk
Data : 06.02.2018**

SPIS TREŚCI

1. RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	4
1.1 Podstawa prawna i cel opracowania	4
1.2 Rodzaj i skala przedsięwzięcia	4
1.3 Położenie administracyjne	4
1.4 Położenie geograficzne	5
1.5 Rzeźba i zagospodarowanie terenu	5
1.6 Budowa geologiczna i warunki hydrogeologiczne	5
1.7 Warunki klimatyczne	7
1.8 Hydrologia i hydrografia	7
1.9 Zasoby przyrodnicze, obszary podlegające ochronie prawnej	8
1.10 Zabytki i obszary dziedzictwa kulturowego	9
2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ SPOSÓB DOTYCHCZASOWEGO ICH WYKORZYSTANIA I POKRYCIA SZATĄ ROŚLINNĄ	9
2.1 Przyrodniczy opis terenu inwestycji	9
3. RODZAJ TECHNOLOGII	9
3.1 Podstawowe parametry drogi	9
3.2 Konstrukcje nawierzchni	10
3.3 Obiekty inżynierskie	10
3.4 Sieci i kolizje	10
3.5 Szczegółowy przebieg planowanej inwestycji	10
3.6 Zakres planowanych prac	11
4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA	11
5. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII	12
6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	13
6.1 Ochrona powietrza	13
6.2 Ochrona wód gruntowych i odwodnienie	13
6.3 Ochrona przed hałasem	14
6.4 Ochrona przed zanieczyszczeniem środowiska związanym z gospodarką odpadami	15
6.5 Ochrona środowiska przyrodniczego	15
7. PRZEWIDYWANE RODZAJE I ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKASUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO	15
7.1 Emisja zanieczyszczeń do powietrza	16
7.2 Hałas, drgania i wibracje	16
7.3 Zanieczyszczone wody opadowe	17
7.3.1 Odniesienie do planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry	17
7.3.2 Identyfikacja oddziaływań na cele ochrony wód wraz z oceną wpływu	18
7.3.3 Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne - podsumowanie	19
7.3.4 Ujęcia wód	19
7.3.5 Zagrożenie powodziowe	19
7.4 Wytwarzanie odpadów	20
7.5 Oddziaływanie na zabytki i krajobraz (w tym kulturowy)	21
7.6 Potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko	21
8. WPŁYW PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ZMIANY KLIMATU, ODPORNOŚĆ PRZEDSIĘWZIĘCIA NA KLĘSKI ŻYWIOŁOWE	22
9. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	24

10. DANE O OBSZARACH PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA	24
11. WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO WPRZYPADKU DROGIWTRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ	24
12. INFORMACJA O PRZEDSIĘWZIĘCIACH REALIZOWANYCH I ZREALIZOWANYCH, ZNAJDUJĄCYCH 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 SKUMUŁOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM	24
13. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ	25
14. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYWNA ŚRODOWISKO	25
15. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO	25
16. ODNIESIENIE DO ART. 63 USTAWY Z DNIA 3 PAŹDZIERNIKA 2008R. O UDOSTĘPNIANIU INFORMACJI O ŚRODOWISKU I JEGO OCHRONIE, UDZIALE SPOŁECZEŃSTWAW OCHRONIE ŚRODOWISKA ORAZ O OCENACH ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO (DZ. U. NR 213/2010, POZ. 1397 ZE ZM.)	26
17. WYKORZYSTANE MATERIAŁY	28

1. RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

1.1 Podstawa prawna i cel opracowania

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 09.11.2010 r. w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2016, poz. 71)

planowana inwestycja może być zaliczona do następujących **przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko**:

§ 3 ust. 1 pkt. 60 - „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1– 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”,

W związku z powyższym, zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 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. z 2017, poz. 1405 i 1566 ze zm.), dla tego typu inwestycji wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, natomiast raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

Przedmiotowa inwestycja nie przechodzi przez tereny zamknięte zgodnie z art. 75.1 ust. 1 pkt. L) w/w ustawy, zatem organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony środowiska gdyż inwestycja realizowana jest przez Gminę Trzebnica na działkach gminnych . Niniejsze opracowanie stanowi **załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**.

Uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie natomiast stanowiła **załącznik do wniosku w sprawie zgłoszenia robót budowlanych do wykonania przebudowy drogi** .

1.2 Rodzaj i skala przedsięwzięcia

Zakres inwestycji obejmuje przebudowę drogi gminnej od m. Koczurki do m. Jażwiny. Zadaniem inwestycji będzie poprawa warunków przejazdu pomiędzy wioskami oraz poprawienie bezpieczeństwa mieszkańców tych wsi przez wykonanie drogi o nawierzchni ulepszonej bitumicznej , co przyczyni się do poprawienia warunków przejazdu po opadach deszczu lub roztopach dla służb ratowniczych jak pogotowie ratunkowe lub straż pożarna .

1.3 Położenie administracyjne

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie dolnośląskim, powiecie trzebnickim , na terenie gminy Trzebnica .

Wykaz działek na których planowana jest realizacja przedsięwzięcia przedstawia poniższa tabela:

Tabela 1

Wykaz działek na których planowana jest inwestycja :

Lp	Numer Działki	Arkusze Mapy	Obręb	Uwagi użytki
1	103	AM-1	Koczurki	Droga
2	32	AM-1	Jaźwiny	Droga

Przy realizacji inwestycji nie przewiduje się czasowego zajęcia działek przyległych do wykorzystania w trakcie budowy .

1.4 Położenie geograficzne

Według podziału Polski na jednostki fizyczno - geograficzne J. Kondrackiego analizowany teren położony jest w podprovincji: Nizina Środkowopolska, w makroregionie:

Wał Trzebnicki, w mezoregionie Wzgórza Trzebnickie. Rzeźba terenu gmina Trzebnica jest wynikiem działalności lodowca w okresie zlodowacenia środkowopolskiego oraz współczesnych procesów erozyjnych. Obszar gminy jest mało zróżnicowany wyniesiony w części północnej na granicy Kotliny Żmigrodzkiej na granicy Wału Trzebnickiego wskazuje granicę stanowiącą granicę działalności lodowca.

1.5 Rzeźba i zagospodarowanie terenu

Morfologicznie teren posiada rzeźbę mało urozmaiconą, mającą charakter płaskiej równiny. Rzędne terenu kształtują się w granicach 104 m n.p.m. W obrębie Koczurki do 109 w obrębie Jaźwin .

Planowana droga przebiegać będzie w niewielkim pasie terenu w północnej części powiatu trzebnickiego pomiędzy miejscowością Koczurki – Jaźwiny .

Dłuższy odcinek drogi położona jest pomiędzy polami uprawnymi . Czesiowo środkowy odcinek przebiega po obrzeżach obszaru leśnego – lasu sosnowego .

Droga będzie przecinać jeden rów melioracyjny przechodząc przez istniejący most drogowy.

1.6 Budowa geologiczna i warunki hydrogeologiczne

Obszar objęty inwestycją leży w obszarze fałdowań paleozoicznych .

Geograficznie teren inwestycji zlokalizowany jest w obszarze Wzgórz Trzebnickich .

Pod względem geomorfologicznym teren położony jest na obszarze Kotliny Żmigrodzkiej. Wg wykonanych badań geologicznych poziom wody gruntowej stwierdzono na głębokości poniżej 1,4 m znacznie poniżej poziomu planowanych robót ziemnych .

Kod JCWPd środowiskowych JCWP

Obszar objęty inwestycją zlokalizowany jest w jednolitej części wód powierzchniowych PL RW60001714469:

- europejski kod JCWP: PLGW600079 ,
- nazwa JCWP: Głęboki Rów,
- lokalizacja :

scalona część wód powierzchniowych: SO0205,

region wodny: region wodny Środkowej Odry,

obszar dorzecza Odry, kod 6000,

- status: silnie zmieniona część wód,
- ocena stanu: zły,

- cel środowiskowy: dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny

JCWPd

Obszar objęty opracowaniem zlokalizowany jest w pobliżu obszaru jednolitych części wód podziemnych nr 303:

- europejski kod JCWPd PLGW631076,

- nazwa JCWPd: GZWP – ONO- 303 i GZWP-OWO-303

- lokalizacja: region wodny Środkowej Odry, obszar dorzecza Odry, kod 6000,

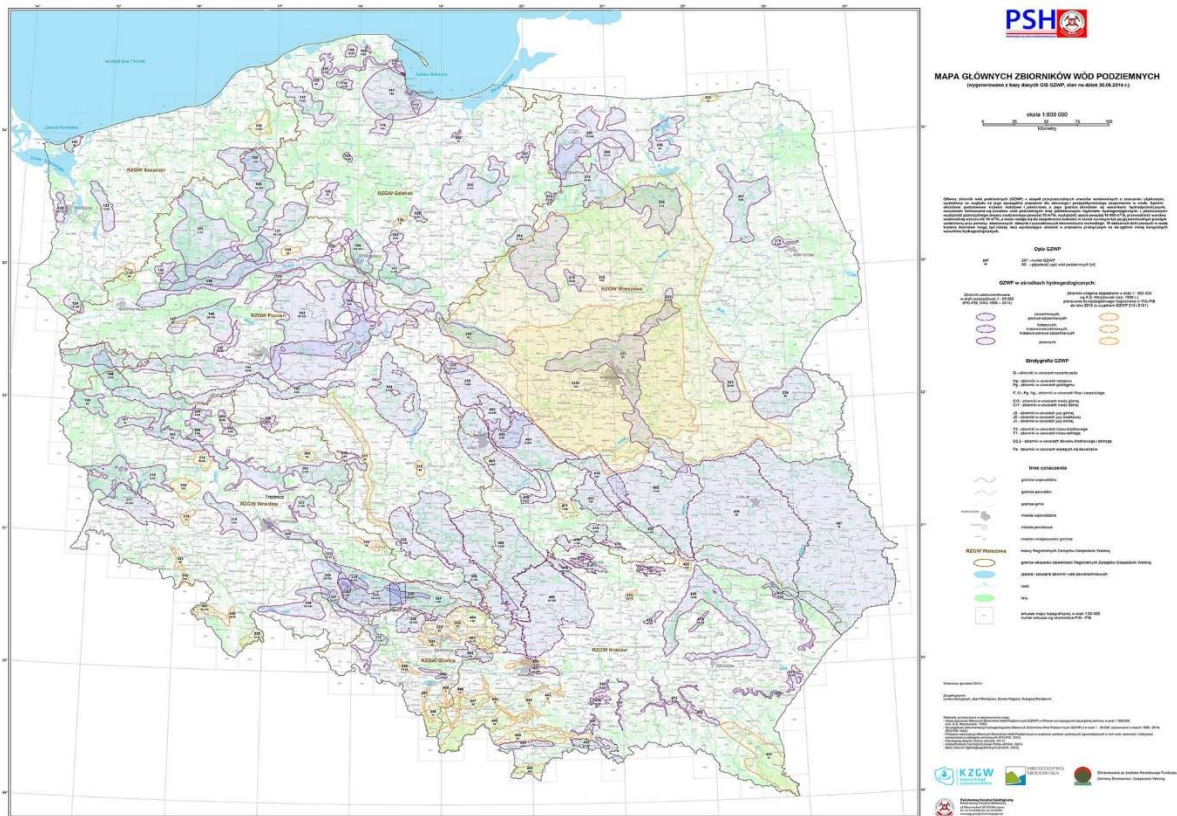
- ocena stanu ilościowego: dobry,

Prognoza oddziaływania na środowisko ocena stanu chemicznego: dobry,

- cel środowiskowy: dobry stan ilościowy i chemiczny,

- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: niezagrażona.

Na terenie inwestycji występują wody powierzchniowe , teren położony jest w pobliżu GZWP i nie jest zagrożony powodzią .



Rys nr 1 Lokalizacja inwestycji w obszarze JCWPd

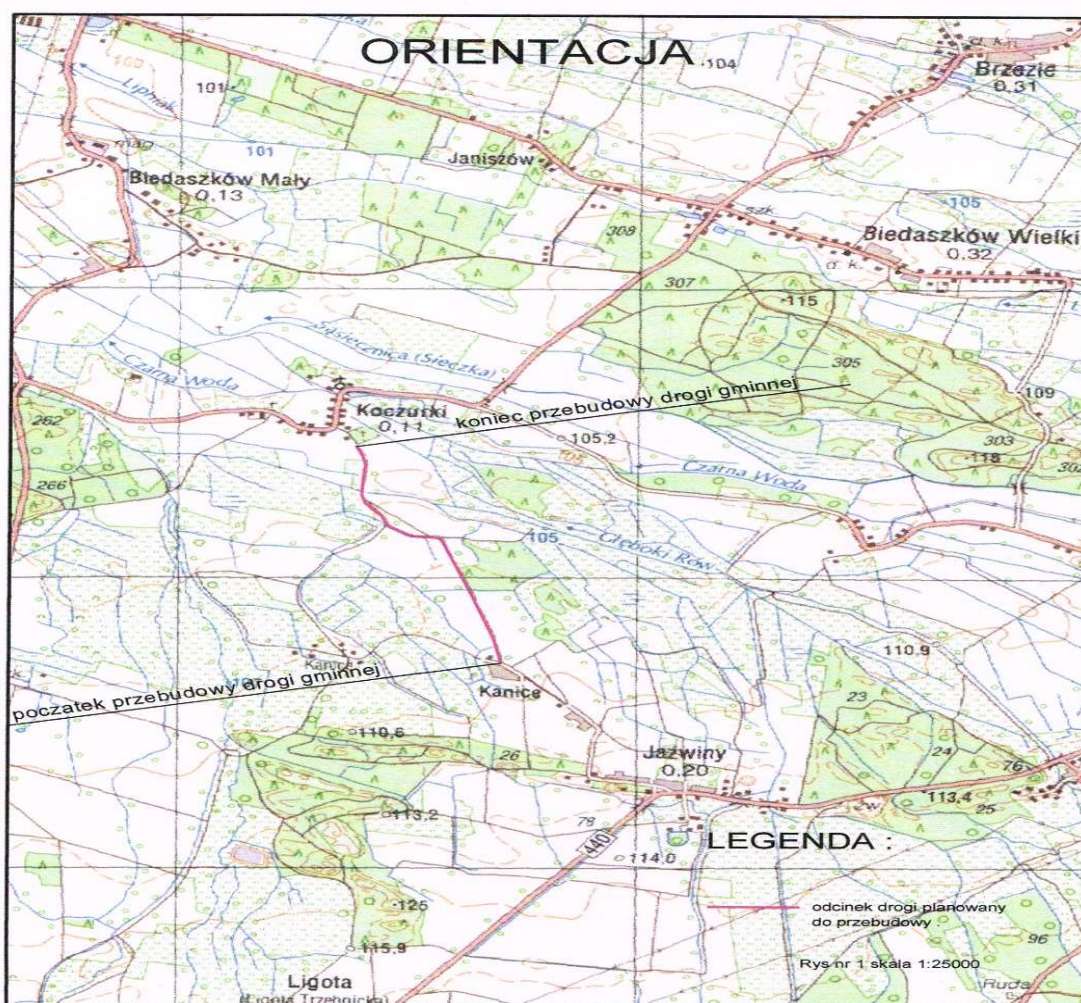
1.7 Warunki klimatyczne

Według podziału rolniczo – klimatycznego Polski R. Gumińskiego (1948), omawiany obszar należy do dzielnicy wrocławskiej – najcieplejszej w Polsce. Średnia roczna temperatura powietrza wynosi tu 8,0 – 8,5 0C, a okres wegetacyjny trwa 220 – 230 dni.

Roboty polowe rozpoczynają się przeciętnie w drugiej dekadzie marca. Dni gorących rejestruje się tu około 35, z przymrozkiem około 110, mroźnych około 30, a bardzo mroźnych 1 – 2. Pokrywa śnieżna trwa do 50 dni i na większości obszaru zanika przeciętnie do 25 marca. Średnia grubość maksymalna pokrywy wynosi do 10 cm. Grubość najwyższa z maksymalnych wynosi 40 – 50 cm. Średnia roczna suma opadów atmosferycznych kształtuje się na poziomie 600 – 640 mm. Średnie roczne parowanie terenowe wynosi około 400 mm. Na całym obszarze przeważa kierunek wiatru W (17 - 20%).

1.8 Hydrologia i hydrografia

Pod względem hydrograficznym omawiany teren inwestycji położony jest w zlewni rzeki Baryczy, rzeki Sąsiedzicy oraz Głębokiego Rowu. Droga przecina rz. Głęboki Rów koło miejscowości Koczurki. Wody powierzchniowe zlokalizowane są w dorzeczu środkowej Odry.



Rys nr 2 lokalizacja inwestycji – orientacja

1.9 Zasoby przyrodnicze, obszary podlegające ochronie prawnej

Teren przedsięwzięcia położony jest lub w pobliżu obszarów przyrodniczych objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Planowane roboty znajdują się najbliżej obszaru chronionego:

- Skoroszowskie Łąki PLH 020093 1,8 do 3,2 km
- Park Krajobrazowy Dolina Baryczy - **Natura 2000** Ostoja nad Baryczą PLH 020041 w odległości **3 do 6 km**.

Nie będą oddziaływały na te obszary ze względu na odległość od niego i planowany do wykonania niewielki zakres prac.



Rys. 3 Obszary i obiekty objęte ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody a lokalizacja terenu inwestycji wg [<http://geoserwis.gdos.gov.pl>]

1.10 Zabytki i obszary dziedzictwa kulturowego

Droga nie przebiega i nie jest położona :

- w strefie ochrony konserwatorskiej ,
- w strefie ochrony krajobrazu.
- ścisłej strefie ochrony konserwatorskiej .

Planowane roboty położone są w odległości większej niż 100 m 120 m od stanowiska archeologicznego 10/80 .

2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ SPOSÓB DOTYCHCZASOWEGO ICH WYKORZYSTANIA I POKRYCIA SZATĄ ROŚLINNĄ

Projektowana do przebudowy droga położona jest w całości w terenie wydzielonym pod drogę i przebiega przez tereny rolnicze, pastwiska i pola uprawne.

W jej sąsiedztwie zlokalizowany jest obszar leśny - młodnik .

Istniejące rowy przydrożne są częściowo zadrzewione i zakrzewione.

Inwestycja wymaga usunięcia ok 38 szt. drzew o obwodzie pnia od 52 do 237 cm znajdujących się w skrajni drogi , samosiejek i niewielkiej ilości krzewów głównie tarniny w obrębie rowów . Ze względu ,ze drzewa planowane do wycinki są głównie drzewami młodymi nie są zasiedlone przez owady lub chrząszcze podlegające ochronie .

W ramach inwestycji planuje się nasadzenia kompensacyjne w ilości nie mniejszej niż wycinanka drzew tj. 38 szt.

Trasa drogi krzyżuje się z następującymi istniejącymi przeszkodami naturalnymi ciekim wodnym Głębokim Rowem .

Droga nie przecina się z infrastrukturą techniczną - teren pasa drogowego jest nieuzbrojony Planowana inwestycja nie powoduje konieczności wyburzeń budynków mieszkalnych. Powierzchnia działek zajętych pod inwestycję (zakres przedsięwzięcia w liniach rozgraniczających) **wynosi 3,6 ha.**

W obrębie planowanych robót poza miejscowościami nie występuje uzbrojenie terenu . Droga też nie przecina sieci energetycznych , gazowych i linii kolejowej .

2.1 Przyrodniczy opis terenu inwestycji

Przedsięwzięcie położone jest w obszarze przekształconym przez człowieka w pasie terenu istniejącej drogi .

Z uwagi na znaczenie dla ochrony przyrody i bioróżnorodności wyróżniono następujące obszary:

- Dolina Baryczy ,
- Skoroszowskie Łąki

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarach przyrodniczo chronionych .

Najbliżej położone obszary chronione przyrodniczo wymienione powyżej dla planowanej inwestycji znajdują się w odległości 1,8 do 6 km .

3. RODZAJ TECHNOLOGII

Roboty budowlane wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego w zakresie branż drogowej. Wykonanie nawierzchni drogi ,w technologii typowej dla tego typu obiektów budowlanych, odpowiedniej klasy technicznej i przyjętej kategorii ruchu. Realizacja inwestycji nie wymaga usuwania kolizji z istniejącą siecią uzbrojenia.

3.1 Podstawowe parametry drogi

Droga gminna dojazdowe z mijankami:

szerokość - min. 3,5 m

klasa drogi - D

prędkość projektową - $V_p=30\text{km/h}$

kategoria ruchu - KR-1

obciążenie - 100 kN/oś

obustronne pobocza gruntowe - o szerokości min. 0,75 m

wykonanie mijanek - o szerokości min. 1,50 m (poszerzenie jezdni do 5m)

mijanki - w odstępach zapewniających wzajemną widoczność

przy czym nie rzadziej niż co 1km

długość mijanki – min 25 m

Obsługa terenów przyległych do drogi gminnej odbywać się będzie poprzez system zjazdów indywidualnych .

3.2 Konstrukcje nawierzchni

• *Nawierzchnia drogi gminnej i skrzyżowań drogi z innymi drogami, wloty dróg gminnych*

Przyjęto kategorię obciążenia ruchem KR1. Dla KR1 dobrano typową konstrukcję nawierzchni podatnej.

Warstwa ścieralna wykonana będzie z AC11S (beton asfaltowy tj. mieszanka mineralno-asfaltowa).

Warstwa wiążąca wykonana będzie z AC16W (beton asfaltowy tj. mieszanka mineralno-asfaltowa).

Lub nawierzchnia jednowarstwowa z mieszanki bitumicznej typu JENA 16 .

Podbudowa z kruszywa łamanego 0/63

Ulepszone podłoże gruntowe mieszanką stabilizacji cementowej wykonaną w węźle betoniarskim lub kruszywami naturalnymi - piaskiem grubym lub pospółką .

3.3 Obiekty inżynierskie

Projektowana droga krzyżuje się z ciekim wodnym Głębokim Rowem , którego przekroczenie następuje przez istniejący most będący w dobrym stanie technicznym W związku z powyższym nie planuje się budowy nowego mostu . W miejscach gdzie droga krzyżuje się z rowami przydrożnymi na zjazdach do poł planowane jest wykonanie typowych przepustów rurowych lub z PEHD . Przepusty planowane są pod zjazdami a ich części

przelotowe mogą pełnić będzie dodatkową funkcję przejścia dla małych zwierząt.

3.4 Sieci i kolizje

Urządzenia techniczne dla potrzeb przebudowy:

- Odwodnienie drogi na większości odcinków przewiduje się poprzez spływ powierzchniowy do rowów istniejących rowów drogowych.

Ze względu na brak obszarach wrażliwych w celu ochrony wód i gleby nie przewiduje się wykonania kanalizacji deszczowej lub szczelnych rowów .

Planowana inwestycja nie wymaga przebudowy infrastruktury technicznej jak sieci energetyczne , telekomunikacyjne , wodociągowe lub gazowe .

3.5 Szczegółowy przebieg planowanej inwestycji

Początkowy odcinek we wsi Koczurki stanowi dowiązanie do stanu istniejącego drogi gminnej o nawierzchni z kostki betonowej . Włączenie następuje poza terenem zabudowanym na wysokości istniejącego cmentarza . W odległości większej niż 100 m od najbliższych zabudowań mieszkalnych będących obszarem chronionym .

Następnie droga przebiega w kierunku południowo – wschodnim pomiędzy polami i lasem , by w końcowym biegu w obszarze zabudowany wsi Jażwiny włączyć się w istniejący odcinek drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej .

Odległość od obszaru chronionego budynku mieszkalnego drogi wynosi 42 m w linii prostej od projektowanej drogi .

3.6 Zakres planowanych prac

Planuje się wykonanie przebudowy drogi gminnej o długości odcinka ok. 1,776 km i powierzchni jezdni ok. 7100 m² , przebudowę zjazdów do posesji i na przyległe pola oraz wykonanie renowacji rowów drogowych . Przy tych założeniach zakres prac ocenia się jako niewielki .

Parametry techniczne , dostosowane zostaną do wymogów :

DZ. U. Poz. 124 z dn. 29.01.2016 OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾ z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie .

Planowane roboty będą realizowane wg typowych powszechnie dostępnych technologii a zastosowane do wykonania prac materiały będą posiadały deklaracje zgodności z właściwymi normami i będą dopuszczone do stosowania w budownictwie wg certyfikatu B .

Gruntocement do wzmocnienia podłoża rodzimego wykonany będzie z kruszywa naturalnego z cementem wg PN-S-96012:1997 w wytworni poza terenem budowy Kruszywa mineralne łamane spełnią wymogi normy PN-S-06102.

Planuje się wykonanie nawierzchni jezdni z mieszanek mineralno-asfaltowych wg PN- EN 13108-1 produkowanych w specjalistycznych zakładach położonych poza terenem budowy .

Celem planowanego zamierzenia inwestycyjnego jest :

- wykonanie drogi gminnej kl D o szerokości jezdni z 3,5 m z lokalnymi mijankami - poszerzeniami do 5 m , wykonanie utwardzonych poboczy , oraz renowacja istniejących rowów przydrożnych .

Przebudowa drogi będzie polegała na wykonaniu niezbędnych robót ziemnych pod konstrukcję nawierzchni jezdni i poboczy , wykonaniu renowacji rowów drogowych polegającej na ich odmuleniu . Grunt z korygowania i odmulania rowów zostanie wywieziony i składowany na wysypisku .

Prace ziemne w pobliżu bryły korzeniowej drzew zostaną wykonane ręcznie w celu ochrony ich przed uszkodzeniem .

4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Wariant zerowy :

Nie podejmowanie działań związanych z przebudową jezdni wpływa niekorzystnie na warunki ruchu pojazdów i komfort jazdy użytkowników .

Wariant nr 1

Przebudowa drogi polegająca wykonaniu konstrukcji jezdni o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,5 m pozowali na prowadzenie ruchu na jednym pasie o szerokości 3,5 . Wpłyne to korzystnie poprawienie warunków przejazdu .

Przebudowa zjazdów oraz wymiana i uzupełnienie oznakowania poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego .

Oczyszczenie rowów poprawi odprowadzenie wody opadowej co przyczyni się do zwiększenia trwałości konstrukcji drogi .

Wariant nr 2

Nie przewiduje się wariantowego rozwiązania ze względu na kategorię , funkcje i znaczenie komunikacyjne drogi.

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

Do realizacji inwestycji zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu:

- koparki, ładowarki, spycharki realizacji robót ziemnych;
- samochody ciężarowe samowyładowcze do transportu materiałów z rozbiórek, do transportu mas bitumicznych oraz transportu mas ziemnych;
- układarka mas bitumicznych, do wykonywania bitumicznych warstw konstrukcji ;
- walce drogowe i zagęszczarki do zagęszczania gruntów, warstw podbudów oraz warstw

bitumicznych konstrukcji jezdni.

Wymieniony sprzęt napędzany jest olejem napędowym, który zużywany będzie w ilościach charakterystycznych dla tego rodzaju maszyn. Ciężki sprzęt budowlany nie będzie

negatywnie oddziaływał na środowisko w postaci emisji hałasu i spalin ponad dopuszczalne standardy gdyż do robót może być dopuszczony sprzęt wyłącznie sprawny technicznie . Jego zastosowanie przy małej ilości robót będzie krótkotrwałe i wystąpi tylko w czasie trwania budowy.

Zapotrzebowanie na sprzęt do realizacji projektowanego zakresu robót przedstawia się następująco :

- koparka do wykonania robót zmiennych
- równiarka do wyrównania podłoża
- zastaw samochodów ciężarowych o ładowności do 25 ton w ilości 4 do 6 szt.
- walce drogowe 10 i 15 tonowy - razem 2 szt.
- układarka mas bitumicznych - 1 szt.
- sprzęt lekki typu zagęszczarki spalinowe – 2 szt.

Inwestycja nie wymaga instalacji urządzeń i maszyn . Nie przewiduje się instalowania maszyn i urządzeń .

Do budowy oraz w trakcie eksploatacji wykorzystane zostaną następujące materiały i surowce:

- woda,
- paliwa do pojazdów i urządzeń mechanicznych wykonujących prace przy budowie,
- betony asfaltowy,
- mieszanka SMA (mineralno-asfaltowa),
- cement, piasek,
- kruszywa kamienne ,
- grunt stabilizowany cementem,

Przewidywane ilości w/w materiałów, substancji i energii są w niektórych przypadkach

trudne do oszacowania. Ilości te nie będą jednak odbiegały od typowych związanych z

budową tego typu inwestycji.

Szacowane zapotrzebowanie na podstawowe materiały do realizacji inwestycji przedstawia się następująco :

- na materiały kamienne łamane do wykonania konstrukcji w ilości ok. 3500 ton .
- na mieszanki mineralno- bitumiczne - ok. 1500 ton

Wykorzystanie paliwa oleju napędowego do maszyn i środków transportu zależne od sprzętu będącego w dyspozycji wykonawcy .

6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Ze względu na niewielkie natężenie ruchu do 100 poj./dobę w trakcie eksploatacji drogi nie nastąpi przekroczenie emisji substancji i zanieczyszczeń do wód opadowych .

Dlatego nie przewiduje się do zastosowania urządzenia mają na celu ochronę wód, gleby i atmosfery przed wprowadzeniem ponadnormatywnej ilości substancji szkodliwych.

Zastosowane urządzenie do ewentualnej ochrony emisji zanieczyszczeń mają na celu spełnienie określonych w przepisach dopuszczalnych poziomów wprowadzanych do środowiska substancji i energii. W przypadku opisywanej drogi taka sytuacja ze względu na funkcję komunikacyjną drogi jak i przewidywane natężenie ruchu nie wystąpi .

6.1 Ochrona powietrza

Etap realizacji przedsięwzięcia

Ograniczenie oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie powietrza atmosferycznego na

etapie robót budowlanych można osiągnąć poprzez zastosowanie poniższych rozwiązań:

- transport materiałów sypkich pojazdami do tego przystosowanymi posiadającymi możliwość

przykrywanie skrzyń ładunkowych plandekami,

- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem lub wbudowywanych bezpośrednio w miejscu przeznaczenia ,

- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy,

- zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy,

- prowadzenie prac budowlanych etapami w porze dziennej.

Działania wyszczególnione powyżej są istotne zwłaszcza w rejonie występowania zabudowy mieszkaniowej lub miejsc stałego lub okresowego przebywania ludzi.

Etap funkcjonowania przedsięwzięcia

W odniesieniu do etapu funkcjonowania przedsięwzięcia na czynniki warunkujące wielkość emisji jak: natężenie ruchu, stan techniczny pojazdów czy rodzaj spalnego paliwa zarządzający drogą nie ma wpływu.

Ze względu na kategorię drogi jak i jej parametry techniczne i projektowane obciążenie ruchem nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych standardów w zakresie emisji spalin, pyłów czy hałasu również na etapie eksploatacji .

6.2 Ochrona wód gruntowych i odwodnienie

Etap realizacji przedsięwzięcia

Na etapie budowy, w celu zabezpieczenia przed dostaniem się do gleb, wód powierzchniowych i podziemnych różnych zanieczyszczeń planuje się wykonać następujące

działania:

- tankowanie sprzętu poza budową nie zakłada się magazynowania paliw i smarów w obrębie budowy ze względu na niewielki zakres projektowanych robót materiałów ropopochodnych) podręcznych magazynów paliwa i smarów,

- przechowywanie paliw i smarów w szczelnych zbiornikach w bazach zlokalizowanych poza miejscem budowy ,
- wywożenie odpadów socjalno-bytowych z terenów placu budowy na składowisko odpadów,
- składowanie warstwy glebowej usuniętej w wyniku prac budowlanych na oddzielnych zwałowiskach oraz późniejsze jej wykorzystanie (np. w procesie nasadzeń roślinności).

Etap funkcjonowania przedsięwzięcia

Zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego będzie realizowane poprzez wykonanie urządzeń do podczyszczania wód opadowych, zapewniających wymagany stopień redukcji zanieczyszczeń, tj. poniżej stężeń dopuszczalnych z których planuje się wykonać drogowe rowy trawiaste.

Przy funkcji komunikacyjnej jaką ma pełnić droga oraz obsłudze ruchu lokalnego rowy trawiaste zagwarantują oczyszczenie wód deszczowych do poziomu zgodnego z Rozporządzeniem Ministra Środowiska *w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego.*

6.3 Ochrona przed hałasem

Etap realizacji inwestycji głównym źródłem hałasu będą prace budowlane. Emisja hałasu będzie związana z przesuwanym się frontem robót. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej, należy stosować się do poniższych zaleceń:

- roboty prowadzić wyłącznie w porze dziennej ,
- stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym zgodnie z wymaganiami określonymi

w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. *w sprawie zasadniczych*

wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005r. nr 263, poz. 2202),

- przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy,
- maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego;

Etap funkcjonowania przedsięwzięcia

Z uwagi na położenie j drogi z dala od większości obiektów chronionych jak i występowanie ruchu lokalnego o małym natężeniu nie zakłada się konieczności realizacji zabezpieczeń akustycznych.

Jednocześnie należy podkreślić , że na obszarze przylegającym do drogi nie występują tereny i obszary chronione akustycznie . Najbliżej położony budynek mieszkalny podlegający ochronie akustycznej znajduje się w odległości 42 m od jezdni projektowanej drogi .

Korzystnie ze względu na emisję hałasu wpływają parametry techniczne i geometrycznej projektowanej drogi dla których dopuszczalna prędkość wynosi do 40 km/h .

Ewentualne generowane przez ruch komunikacyjny drgań ma swoje źródło w uszkodzeniach nawierzchni i uszkodzeniach układu jezdni samochodów. Projektowana inwestycja polega na budowie nowej drogi zgodnie z odpowiednimi wymaganiami przepisów co do równości nawierzchni dlatego nie przewiduje się możliwości generowania drgań, które mogą negatywnie oddziaływać na otoczenie .

Nie będą miały również wpływu na stan techniczny budynków lokalizowanych w przyszłości w sąsiedztwie drogi.

6.4 Ochrona przed zanieczyszczeniem środowiska związanym z gospodarką odpadami

Ścieki bytowe z terenu budowy zostaną utylizowane przez specjalistyczne firmy obsługujące system TOY-TOY

Odpady komunalne i inne wytworzone podczas prowadzenia prac budowlanych będą magazynowane w odpowiednich pojemnikach i przekazywane następnie prawnionym podmiotom.

Wytworzone odpady w pierwszej kolejności poddane będą odzyskowi (ponownemu zagospodarowaniu), a gdy odzysk nie będzie możliwy – unieszkodliwianiu.

Spośród odbiorców odpadów wybierani będą tacy, którzy prowadzą odzysk odpadów i mają stosowne koncesje .

Na etapie budowy nie przewiduje się wytworzenia odpadów niebezpiecznych .

6.5 Ochrona środowiska przyrodniczego

Zalecenia dla całości przedsięwzięcia:

- nadzór musi objąć prace: wycinka drzew i krzewów, usuwanie ziółorośli, działania minimalizujące negatywne oddziaływania. Prace związane z wycinką zieleni należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. od 01.09 do 28.02.

- ograniczyć do niezbędnego minimum pozostawianie dołów o stromych brzegach, do których mogłyby wpadać zwierzęta. W wypadku ich powstania sprawdzać je regularnie (nie rzadziej niż raz na 3 dni), czy nie ma w nich zwierząt. Bezwzględnie sprawdzić doły przed ich zasypaniem. Uwieszone zwierzęta uwolnić do miejsc gdzie nie będą zagrożone.

Generalnie należy stwierdzić , że w zasięgu przedsięwzięcia nie znajdują się obszary przylegające do jezior , płytkich wód podziemnych , obszary wodno- błotne , w tym lasów łęgowych , ujścia rzek , obszary górskie . Nie występują również obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie roślin , grzybów , ptaków innych zwierząt lub siedlisk przyrodniczych . Obszary prawnie chronione takie jak

- Skoroszowskie Łąki PLH 020093 położne 1,8 do 3,2 km

- Park Krajobrazowy Dolina Baryczy -**Natura 2000** Ostoja nad Baryczą PLH 020041 położony w odl. 6 km - znajdują się w znacznej odległości od planowanych robót .

Ponieważ przedmiotowa inwestycja nie będzie powodowała zniszczenia istniejących ekosystemów ani ich składników a tylko nieznaczne zmiany w ich obrębie nie wpłynie negatywnie na środowisko przyrodnicze .

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

Głównymi czynnikami oddziaływującymi na środowisko będą:

- **zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego**, którego źródłem będzie emisja komunikacyjna,

- **hałas o charakterze liniowym** związanym z ruchem pojazdów (samochody),

- **ścieki** deszczowe,

- **odpady** w tym komunalne i niebezpieczne (odpady powstające głównie podczas budowy).

7.1 Emisja zanieczyszczeń do powietrza

Etap realizacji

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost

zapylenia w sąsiedztwie terenu objętego projektem, zmiany te jednak nie będą znaczące i

nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i

urządzenia, węglowodory uwalniane podczas prac wykończeniowych oraz pyły o różnym składzie granulometrycznym w tym PM10.

Źródłem emisji na etapie robót budowlanych będą:

Maszyny budowlane i środki transportu ze względu na nieduży zakres robót jak i niedługi czas realizacji wymóg stasowania sprawnych maszyn i urządzeń nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych standardów dla emisji substancji pyłowych i gazowych .

Etap funkcjonowania

Emisja na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia związana będzie ze spalaniem paliw w silnikach pojazdów. W emitowanych spalinach występują: tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne oraz tlenki azotu. Wysokie temperatury spalania paliwa, a także reakcje zachodzące pomiędzy cząsteczkami paliwa, a tlenem powietrza przed właściwym zapłonem, powodują rozkład węglowodorów paliwa i powstawanie związków organicznych nie występujących w paliwie jak np. aldehydy, kwasy, smoły, laki,

asfalty i wiele innych. Udział wymienionych produktów emisji jest różny i zależy od konstrukcji silnika, stosowanych materiałów pędnych, charakteru silnika lub innych czynników. Głównym zanieczyszczeniem emitowanym podczas funkcjonowania przedsięwzięcia będą tlenki azotu reprezentowane przez NO₂.

Na etapie funkcjonowania drogi nie przewiduje się przekroczenia standardów w zakresie emisji gazów i pyłów ze względu na małe natężeniu ruchu na drodze wynikające z jej znaczenia komunikacyjnego .

7.2 Hałas, drgania i wibracje

Emisja hałasu na etapie prowadzenia prac budowlanych

W trakcie budowy drogi w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia, okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane będą pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce.

Ze względu na specyfikę robót drogowych konieczność zastawiania specjalistycznego sprzętu budowlanego będzie następowała emisja hałasu do środowiska. Emisja ta będzie ściśle związana z przesuwającym się frontem robót budowlanych. Ze względu na rodzaj stosowanego sprzętu etap prac ziemnych będzie okresem największej emisji hałasu.

Należy zauważyć, iż poziom mocy akustycznej urządzeń stosowanych w budownictwie podlega ograniczeniom, zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w

zakresie emisji hałasu do środowiska [Dz. U. z 2005r. nr 263, poz. 2202 ze zmianami].

Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń.

Ogólnie można stwierdzić, że uciążliwość akustyczna placu budowy może dochodzić do kilkudziesięciu metrów. Prace związane z budową i modernizacją mają jednak charakter czasowy a ich czas jest relatywnie krótki.

Zastosowanie sprawnego sprzętu powinno być wystarczającym czynnikiem dla dochowania norm w zakresie nieprzekroczenia emisji hałasu.

Źródła hałasu oraz jego emisja na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia

Podstawowym źródłem hałasu szlaków komunikacyjnych jest ruch samochodowy.

Jego generacja związana jest z dwoma czynnikami:

- pracą układu napędowego (hałas silnika)
- oddziaływaniem opon z nawierzchnią drogi (hałas toczenia)

Z przeprowadzonych badań wynika, iż dla prędkości większych niż 50km/h hałas toczenia dominuje nad hałasem układu napędowego. Aktualnie trwają badania i prace o charakterze wdrożeniowym w zakresie takiego doboru konstrukcji nawierzchni oraz bieżnika opon, by uzyskać jak najmniejsze emisje hałasu.

Poszukiwanie takich rozwiązań nie jest sprawą łatwą. Bardzo często stoi ono w sprzeczności z optymalnymi warunkami hamowania, co jest zagadnieniem dużo istotniejszym. W przypadku samochodów ciężarowych generacja hałasu związana jest dodatkowo z jeszcze jednym czynnikiem – hałasem aerodynamicznym wysokich elementów układu wydechowego.

Brak ruchu ciężarowego na drodze oraz klasa techniczna D drogi jak i prowadzenie ruchu w dwu kierunkach po jednym pasie z zastosowaniem mijanek wpłynie na nieprzekraczanie dopuszczalnego poziomu emisji hałasu do otoczenia.

7.3 Zanieczyszczone wody opadowe

Zanieczyszczone wody opadowe będą powstawały z odwodnienia drogi oraz terenów utwardzonych. Będą one zawierały metale ciężkie, związki azotu, węglowodory i pyły zawarte w między innymi w produktach ścierania opon i nawierzchni, rozproszonych w czasie transportu materiałach sypkich i płynnych, środkach chemicznych do zwalczania gołoledzi oraz paliwach, smarach, olejach itp.).

Brak ruchu ciężarowego na drodze oraz klasa techniczna D drogi oraz zakładana kategoria ruchu KR1 dla której projektowana jest konstrukcja jezdni świadczą o niewielkiej ilości pojazdów korzystających z drogi co jest korzystne dla zachowania i dotrzymania standardów dla dopuszczalnej ilości zanieczyszczeń dla wód opadowych.

7.3.1 Odniesienie do planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry

Zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, podczas badania wpływu przedsięwzięcia na środowisko należy przeanalizować również czy inwestycja może spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

Według Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady UE z dnia 23 października 2000r., zwanej Ramową Dyrektywą Wodną (RDW), *Plany gospodarowania wodami* (PGW) są narzędziem planistycznym mającym usprawnić proces osiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym PGW jest taka konsolidacja działań i środków, która pozwoli na osiągnięcie dobrego stanu wód. Działaniami objęte zostały zarówno wody powierzchniowe jak i podziemne, aby uzyskać:

- dobry stan/potencjał ekologiczny i chemiczny dla wód powierzchniowych;
- dobry stan chemiczny i ilościowy dla wód podziemnych.

Plan gospodarowania wodami dla obszaru dorzecza oraz Program wodnośrodowiskowy kraju zawierają odpowiednie zestawienia charakterystyk dla każdej kategorii części wód, tj. JCWP rzeczne, JCWP jeziorne, JCWPd podziemne. Jednolite części wód powierzchniowych pogrupowane zostały w większe jednostki planistyczne, tzw. Scalone części wód powierzchniowych (SCWP). Podstawowymi charakterystykami jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) są: typ części wód (rzeczny, jeziorny), status (naturalna, silnie zmieniona czy sztuczna), ocena stanu w roku bazowym (dobry/zły stan), ocena zagrożenia niespełnienia celu (zagrożone/niezagrożona) oraz ewentualne wyznaczone odstępstwa od celu. Przyjęcie za cele środowiskowe w Planach Gospodarowania Wodami wartości granicznych charakteryzujących dobry stan wód, związane było z niekompletnym zrealizowaniem prac w zakresie opracowania warunków referencyjnych dla poszczególnych typów wód, a tym samym brakiem możliwości ustalenia wartości celów środowiskowych wg charakterystycznych wymagań względem poszczególnych typów we wszystkich kategoriach wód.

Przy ustalaniu celów środowiskowych w obowiązujących Planach Gospodarowania Wodami dla poszczególnych dorzeczy brano pod uwagę aktualny stan JCWP oraz JCWPd w związku z wymaganym zgodnie z RDW warunkiem niepogarszania ich stanu.

Dla JCWP będących obecnie w bardzo dobrym stanie/potencjale ekologicznym, celem środowiskowym jest utrzymanie tego stanu/potencjału. Ponadto, ustalając cele uwzględniono różnice w ich osiągnięciu dla naturalnych, silnie zmienionych i sztucznych części wód. Dla naturalnych części wód celem jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego, a dla silnie zmienionych i sztucznych części wód – co najmniej dobrego potencjału ekologicznego. Ponadto w obydwu przypadkach, w celu osiągnięcia dobrego stanu/potencjału konieczne będzie dodatkowo utrzymanie co najmniej dobrego stanu chemicznego.

7.3.2 Identyfikacja oddziaływań na cele ochrony wód wraz z oceną wpływu

W ramach analizy oddziaływania inwestycji na JCWP Baryczy, Sasiczniczy i Głębokiego Rowu, dokonano weryfikacji czynników mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, z określeniem ich stopnia i zasięgu. Opisano wpływ planowanego przedsięwzięcia na elementy hydromorfologiczne, biologiczne, fizykochemiczne i ilościowe wód płynących.

Analiza zakresu i skali projektowanego przedsięwzięcia pozwoliła zidentyfikować możliwe oddziaływania na cele ochrony wód JCWP w zakresie oddziaływań na ekologiczne elementy stanu wód oraz w zakresie oddziaływań na stan ilościowy wód. Projektowana inwestycja **nie oddziałuje** na koryta wymienionych cieków. Zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji po wykonaniu drogi ze względu na jej znaczenie komunikacyjne jak położenie geograficzne w stosunku do wymienionych rzek nie

będzie oddziaływanie na stan ilościowy i jakościowy wód. Nie wystąpi ingerencja w ekologiczne elementy stanu wód, gdyż nie będzie interwencji w koryta tych cieków. Realizowana inwestycja nie wpłynie również na zmianę stosunków wodnych w jej otoczeniu.

Ze względu na nieduży zakres robót jak i małe znaczenie komunikacyjne drogi ocenia się, że przedsięwzięcie nie przyczyni się do pogorszenia aktualnego stanu jednolitych części wód powierzchniowych.

Planowane przedsięwzięcie **nie stwarza ryzyka** nieosiągnięcia określonych dla nich celów środowiskowych. Zarówno na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji nie powinno dojść do istotnych negatywnych oddziaływań polegających na fizycznej zmianie struktury brzegów oraz mechanicznym niszczeniu siedlisk chronionych. W związku z powyższym planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na elementy: biologiczne, hydro-morfologiczne, fizyko-chemiczne jakości wód.

W rejonie inwestycji w odległości mniejszej niż 300 m nie występują ujęcia wody pitnej.

Teren inwestycji zlokalizowany jest w pobliżu Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Lokalizacji dokonano w oparciu o informacje dostępne na geoportalu internetowym geoportal.kzgw.gov.pl

7.3.3 Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne - podsumowanie

Na etapie budowy istnieje zagrożenie zanieczyszczenia powierzchni terenu, wód powierzchniowych i podziemnych paliwami i smarami wskutek drobnych awarii lub złego stanu technicznego maszyn i pojazdów. Do zanieczyszczenia może również dojść w wyniku niewłaściwego magazynowania paliw i smarów, tankowania, naprawy i konserwacji sprzętu.

Potencjalne zanieczyszczenia wód mogą powstawać w okresie budowy inwestycji, jej eksploatacji i w sytuacjach awaryjnych.

W czasie budowy dróg mogą następować zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi, smarami, związkami asfaltowymi, smołami i innymi związkami chemicznymi stosowanymi w czasie budowy.

W czasie eksploatacji inwestycji zagrożeniem dla wód są składniki spalin, które z powietrza dostają się poprzez warstwy gruntu do wód podziemnych, środki utrzymania dróg w okresie zimowym.

Obszar inwestycji leży poza obszarem występowania Głównych Zbiorników Wód. Stężenia zawiesin oraz szacunki dotyczące stężenia substancji ropopochodnych ze względu na funkcję komunikacyjną drogi oraz przewidywane natężenie ruchu **nie przekroczą** wartości normatywnych - droga obsługuje ruch lokalny o małym natężeniu do 100poj/ dobę.

7.3.4 Ujęcia wód

W rejonie planowanej inwestycji nie znajdują się ujęcia wód.

7.3.5 Zagrożenie powodziowe

Zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* dla obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi wskazanych we wstępnej ocenie ryzyka powodziowego zostały sporządzone mapy zagrożenia powodziowego (MZP), dla których określono obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których obowiązują przepisy szczególne ww. ustawy oraz sporządzono mapy ryzyka powodziowego (MRP).



Według map zagrożenia powodziowego (Hydroportal ISOK) teren inwestycji **znajduje się poza obszarami zagrożonymi powodzią** .

7.4 Wytwarzanie odpadów

Etap budowy

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

-odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej: gruz betonowy (17 01 01 350,0) ,

-odpady z remontu i rozbiórki dróg (17 01 81 2000,0)

-gleba i ziemia (17 05 04 150000,0)

- Materiał z rozbiórki kruszywo łamane tłuczeń (17 05 08 1200,0)

-odpady powstałe w wyniku eksploatacji maszyn i urządzeń: płyny hamulcowe, oleje silnikowe, hydrauliczne, smarowe i przekładniowe, filtry olejowe, akumulatory itp.

- odpady związane w wycinką drzew (17 02 01 1,5)

kolidujących z przebiegiem drogi.

Część z tych odpadów (np. asfalt, gleba zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi, opakowania po substancjach niebezpiecznych, odpady z eksploatacji maszyn) należy do odpadów niebezpiecznych (15 01 10* 1,500) i w związku z tym należy je traktować w sposób szczególny (odpowiednie miejsca i sposób przechowywania zgodnie z wymaganiami ustawy o *odpadach* i innych przepisów wykonawczych). Odpady te **nie powinny wystąpić przy budowie drogi** gdyż w związku z niedużym zakresem robót sprzęt budowlany będzie serwisowany i obsługiwana poza miejscem robót . Ewentualne zanieczyszczenie substancjami rozochoczonymi może nastąpić wyłącznie w przypadku awarii sprzętu .

Roboty ziemne wystąpią w minimalnym zakresie – niweleta drogi zostanie dostosowana do istniejącej konfiguracji terenu . Grunt z renowacji na odcinkach rowów przydrożnych będzie wykorzystany zgodnie z planowana technologią do zużycia na miejscu .

Etap eksploatacji

Podczas eksploatacji drogi przewiduje się występowanie następujących rodzajów odpadów:

- odpady powstające w wyniku wypadków drogowych (w tym padłe zwierzęta),

- odpady powstałe w wyniku ścierania opon i nawierzchni drogi oraz elementów ciernych np. okładzin hamulcowych,

- odpady z remontu i przebudowy drogi,

- środki zwalczania śliskości drogi,

- odpady powstające z wymiany lub napraw infrastruktury technicznej drogi (np. znaki drogowe, bariery ochronne, itp.).

Odpady uliczne i z pielęgnacji zieleni

Do tej grupy odpadów należą:

- odpady roślinne (trawa, liście, gałęzie),

- śnieg.

7.5 Oddziaływanie na zabytki i krajobraz (w tym kulturowy)

Planowana inwestycja nie koliduje ze strefami K ochrony krajobrazu kulturowego oraz strefami OW obserwacji archeologicznej. Drzewa w tym rejonie kolidujące z drogą będą wymagały wycinki. Etap budowy i funkcjonowania drogi nie będzie wiązał się z negatywnym oddziaływaniem na obiekty zabytkowe. Eksploatacja terenów drogowych dotyczy terenów typowo powierzchniowych, bez wchodzenie i naruszanie struktury głębszych warstw powierzchni ziemi, w których mogłyby znajdować się archeologiczne elementy dziedzictwa kulturowego.

7.6 Potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko

Analizę potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono także na podstawie wytycznych zawartych w art. 62 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. 2016, poz. 353 ze zm.).

Wyniki analizy przedstawiono poniżej.

Tabela nr 1 Wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska

Wpływ przedsięwzięcia	Oddziaływanie średnie	Oddziaływanie małe	Oddziaływanie małe lub znikome	Brak oddziaływania
	istotność parametru w odniesieniu do wpływu na środowisko			
Skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu			X	
Nakładanie się oddziaływań w przypadku nakładania się przedsięwzięć				X
Emisja ścieków				X
Emisja odpadów				
Emisja hałasu			X	
Emisja substancji do powietrza			X	
Emisja wibracji				X
Wpływa na obszary wodno-błotne				X
Wpływ na obszary ochronne ujęć wodnych				X
Wpływ na JCWP			X	
Wpływ na JCWPd				X
Wpływ na obszary chronione krajobrazowe i kulturowe				X
Ryzyko wystąpienia poważnych awarii				X
Gęstość zaludnienia			X	

Wpływ na obszary przyrodnicze specjalnie chronione Natura 2000				X
Wpływ na obszary uzdrowiskowe				X
Wpływ na obszary przylegające do jezior lub stawów				X

8. WPŁYW PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ZMIANY KLIMATU, ODPORNOŚĆ PRZEDSIĘWZIĘCIA NA KLĘSKI ŻYWIOŁOWE

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na klimat

Na etapie realizacji przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zmiany klimatu. Podczas prac budowlanych, w wyniku spalania paliw w silnikach maszyn i pojazdów do powietrza emitowane będą gazy cieplarniane, jednak krótki okres trwania tych emisji ograniczający się do etapu budowy oraz niewielki ładunek emitowanych gazów nie będą miały wpływu na zmiany klimatu.

Podobnie przedsięwzięcie nie będzie miało znaczącego wpływu na etapie eksploatacji.

Należy liczyć się ze zmniejszoną emisją gazów cieplarnianych ze względu na poprawienia warunków przejazdu w stosunku do istniejącej drogi.

Po zlikwidowaniu przedsięwzięcia zostanie usunięte źródło emisji gazów cieplarnianych, zatem etap ten będzie miał korzystny wpływ na zmiany klimatu.

Łagodzenie i adaptacja przedsięwzięcia do warunków zmian klimatu

Przez łagodzenie zmian klimatu rozumie się taki sposób planowania, realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia, który nie przyczynia się do pogłębiania zmian klimatu. Głównym problemem dotyczącym kwestii łagodzenia zmian klimatu są emisje gazów cieplarnianych.

Realizacja przedsięwzięć drogowych może m.in. prowadzić do:

-bezpośredniego wzrostu emisji gazów cieplarnianych,

W związku z przedsięwzięciem dojdzie do wzrostu emisji gazów cieplarnianych w dłuższej perspektywie czasu (etap eksploatacji) w rejonie drogi z uwagi na nowe źródło emisji gazów cieplarnianych,

-większego zapotrzebowania na energię, prowadzącego do pośredniego wzrostu emisji gazów cieplarnianych,

W związku z przedsięwzięciem może dojść do wzrostu emisji gazów cieplarnianych w dłuższej perspektywie czasu (etap eksploatacji) z uwagi na wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną (np. oświetlenie skrzyżowań).

-wbudowanych w istotę przedsięwzięcia emisji gazów cieplarnianych np. w związku z wykorzystaniem energii do produkcji materiałów, transportem itp.,

W związku z przedsięwzięciem konieczne będzie wyprodukowanie masy bitumicznej oraz wydobywanie surowców do podbudowy drogi oraz dostarczenie ich na plac budowy.

Działania te będą źródłem emisji gazów cieplarnianych, z uwagi jednak na ograniczony zakres czasowy nie będą miały one wpływu na postępowanie zmian klimatu.

W związku z przedsięwzięciem zostaną ograniczone tereny zapewniające

sekwestrację dwutlenku węgla przez planowaną wycinkę drzew . W wyniku realizacji przedsięwzięcia wycince ulegną bowiem drzewa i krzewy. Planowane są jednak nowe nasadzenia w ramach rekompensaty przyrodniczej .

Poniżej przedstawiono rozwiązania adaptacyjne przedsięwzięcia do warunków zmian klimatu i określenie odporności na dany czynnik w zakresie .

- Upałów

Adaptacja przedsięwzięcia do temperatury w wyniku upałów nastąpi przez zastosowanie odpowiednich odpornych materiałów i ich mieszanin .

Przedsięwzięcie charakteryzuje się dużą odpornością .

- Suszy

Inwestycja odporna jest na susze nie ma potrzeby stosowania specjalnych rozwiązań

Przedsięwzięcie charakteryzuje się dużą odpornością

- Pożarów

Do realizacji przedsięwzięcia stosowane będą w większości materiały trudno palne lub niepalne. Nie ma potrzeby stosowania dodatkowych rozwiązań adaptacyjnych.

Przedsięwzięcie charakteryzuje się dużą odpornością

- Intensywnych opadach deszczu i powodzi

Droga zostanie zaprojektowana z uwzględnieniem odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Zastosowane rozwiązania będą uwzględniały skuteczne odprowadzenie wody poza korpus drogi . Obfite opady deszczu oraz wody roztopowe mogą spowodować krótkotrwałe utrzymywanie się wody w przydrożnych rowach. Na obszarze , w którym położono jest droga **nie występuje niebezpieczeństwo powodzi .**

Przedsięwzięcie charakteryzuje się dużą odpornością

- Burze i wiatry

Elementy drogi są odporne na te zjawiska. Nie przewiduje się zatem istotnego wpływu silnego wiatru na planowaną drogę oraz uczestników ruchu.

Przedsięwzięcie charakteryzuje się dużą odpornością

- Osuwiska

W obszarze na którym położona jest droga osuwiska nie występują .

Brak wrażliwości przedsięwzięcia – zjawisko nie występuje .

-Podnoszący się poziom mórz

Brak wrażliwości przedsięwzięcia na podnoszący się poziom wód. Nie ma potrzeby stosowania rozwiązań adaptacyjnych.

Brak wrażliwości przedsięwzięcia .

- Fale chłodu i śniegu

Działania adaptacyjne przedsięwzięcia dla fal chłodu i śniegu polegają na: doborze materiałów budowlanych odpornych na niskie temperatury i zapewnienie odporności projektu na nawarstwianie się śniegu. Niweleta drogi zostanie zaprojektowana z uwzględnieniem ograniczenia możliwego nawiewania śniegu w okresie zimowym.

Przedsięwzięcie charakteryzuje się dużą odpornością

- Zamarzanie i odmarzanie

Uodpornienie przedsięwzięcia na zamarzanie i odmarzanie zostanie osiągnięte poprzez dobór odpowiednich mieszanek bitumicznych oraz dostosowania konstrukcji drogi do strefy klimatycznej, w której jest położona oraz warunków gruntowo-wodnych ustalonych na podstawie badań geologicznych podłoża.

Przedsięwzięcie charakteryzuje się dużą odpornością

9. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Ze względu na dużą odległość od granic państwa (ok. 150 km) i lokalne oddziaływanie inwestycji, realizacja inwestycji oraz późniejsza jej eksploatacja **nie będzie wiązała się z transgranicznym oddziaływaniem na środowisko.**

10. DANE O OBSZARACH PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 roku *o ochronie przyrody* (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1651) wyróżnić można następujące formy ochrony. Poniżej określono czy w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się obszary podlegające ochronie.

- parki narodowe – brak znaczącego oddziaływania
- rezerваты przyrody – brak znaczącego oddziaływania
- parki krajobrazowe – brak znaczącego oddziaływania
- obszary chronionego krajobrazu – brak znaczącego oddziaływania
- **obszary Natura 2000 – brak znaczącego oddziaływania**
- pomniki przyrody – brak znaczącego oddziaływania
- stanowiska dokumentacyjne – brak znaczącego oddziaływania
- użytki ekologiczne – brak znaczącego oddziaływania
- zespoły przyrodniczo krajobrazowe – brak znaczącego oddziaływania
- stanowiska roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną – brak znaczącego oddziaływania

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

Nie dotyczy projektowanej drogi.

12. INFORMACJA O PRZEDSIĘWZIĘCIACH REALIZOWANYCH I ZREALIZOWANYCH, ZNAJDUJĄCYCH 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

W obszarze projektowanej drogi nie występują i nie są planowane inne przedsięwzięcia mogące przyczyniać się do kumulacji oddziaływań.

13. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ

Awaria instalacji

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii w przypadku przedmiotowej drogi ocenia się na niskie ze względu na znaczenie komunikacyjne drogi .

Katastrofa naturalna – to zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności wyładowania atmosferyczne, trzęsienia ziemi, silne wiatry, powodzie, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze a także w przypadku organizmów żywych masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych.

Teren przedsięwzięcia jak i samo przedsięwzięcie charakteryzuje się wysoką odpornością na ewentualne wystąpienie klęsk żywiołowych. Wystąpienie gwałtownych zjawisk atmosferycznych na analizowanym terenie jest mało prawdopodobne, w związku z czym realizacja planowanej inwestycji nie jest zagrożona ww. czynnikami.

Ryzyko wystąpienia katastrofy

naturalnej w odniesieniu do przedmiotowego **przedsięwzięcia jest znikome.**

Katastrofy budowlane

Katastrofą budowlaną jest niezamierzone, gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego lub jego części.

Mając na uwadze dane Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego z których wynika, że katastrofom budowlanym ulegają głównie budynki gospodarcze, inwentarskie i mieszkalne oraz mając na uwadze, że nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego podróżnych oraz przewożonych ładunków stwierdza się w odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia **bardzo niskie ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej.**

14. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYWA NA ŚRODOWISKO

Ilości i rodzaje odpadów jakie powstaną na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia są nieznaczne . Z uwagi na prowadzenie prawidłowej gospodarki odpadami oraz w wyniku stosowania rozwiązań opisanych w punkcie 6.4 i 7.4 karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wystąpi negatywny wpływ na środowisko w związku z wytwarzaniem odpadów na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

15. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO

W związku z realizacją przedsięwzięcia konieczna będzie rozbiórka fragmentów istniejących dróg w rejonie włączeń (dotyczyć to będzie zarówno jezdni jak infrastruktury drogowej w niewielkim zakresie tylko w miejscach wpięć do istniejących dróg . Powstałe w wyniku rozbiórki odpady zostaną zagospodarowane zgodnie z przepisami ustawy o odpadach. Część materiałów z rozbiórki materiałów lub odpadów może zostać wykorzystana przy realizacji przedsięwzięcia w przypadku gdy przepisy ustawy o odpadach i ustawy prawo budowlane zezwalają na takie wykorzystanie.

W ramach prac inwestycyjnych nie przewiduje się konieczności przeprowadzenia **prac rozbiórkowych obiektów kubaturowych. Nie przewiduje się również prac związanych z usuwaniem kolizji z infrastrukturą techniczną .**

16. ODNIESIENIE DO ART. 63 USTAWY Z DNIA 3 PAŹDZIERNIKA 2008R. O UDOSTĘPNIANIU INFORMACJI O ŚRODOWISKU I JEGO OCHRONIE, UDZIALE SPOŁECZEŃSTWA W OCHRONIE ŚRODOWISKA ORAZ O OCENACH ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO (DZ. U. NR 213/2010, POZ. 1397 ZE ZM.)

Treść art. 63 ww. ustawy Uwarunkowania dla analizowanej inwestycji

1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia , z uwzględnieniem:

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

KIP – rozdział 1.2

KIP – rozdział 2

KIP – rozdział 3

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

KIP - rozdział 12

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

KIP - rozdziały 2.1 i 5

d) emisji i występowania innych uciążliwości;

KIP – rozdział 7

e) ocenionego w oparciu o wiedzę KIP – rozdziały 8 i 12

Treść art. 63 ww. ustawy Uwarunkowania dla analizowanej inwestycji

ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie

KIP – rozdział 14

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;

KIP – rozdział 7

2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek; możliwe oddziaływanie - trasa przecinać będzie rzekę Głęboki Rów

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie;

nie dotyczy – obszary wybrzeży nie znajdują się w granicach terenu, którego dotyczy wniosek oraz granicach obszaru, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie

c) obszary górskie lub leśne;

nie dotyczy w zakresie obszarów górskich – obszary górskie nie znajdują się w granicach terenu, którego dotyczy wniosek oraz granicach obszaru, na który będzie

oddziaływać przedsięwzięcie; obszary/obiekty zadrzewione i zakrzewione zlokalizowane są na trasie planowanej inwestycji lub w jej sąsiedztwie

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych;

nie dotyczy – obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych nie znajdują się w granicach terenu, którego dotyczy wniosek oraz granicach obszaru, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie

e) obszary wymagające specjalnej ochrony

ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody;

KIP – rozdziały: 2.1, 10

f) obszary, na których standardy jakości

środowiska nie będą przekroczone w zakresie oddziaływań akustycznych lub hałasu mogą i znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;

KIP – rozdział 1.10

h) gęstość zaludnienia;

wg Urzędu Statystycznego we Wrocławiu Statystyczne Wademekum Samorządowca :

- dla gminy miejsko – wiejskiej - 120 osób/km²

i) obszary przylegające do jezior;

nie dotyczy – obszary przylegające do jezior nie znajdują się w granicach terenu, którego dotyczy wniosek oraz granicach obszaru, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie

j) uzdrowiska i obszary ochrony nie dotyczy – uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

Treść art. 63 ww. ustawy Uwarunkowania dla analizowanej inwestycji

uzdrowiskowej; **nie znajdują się w granicach terenu**, którego dotyczy wniosek oraz granicach obszaru, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

KIP – rozdziały 1.6

3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać; w liniach rozgraniczających inwestycji (zakres przedsięwzięcia) punkt 16. h.

b) transgranicznego charakteru

oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze rozdział 9 ;

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej

nie wystąpią transgraniczne oddziaływania

d) prawdopodobieństwa oddziaływania; KIP – rozdział 12

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania;

KIP – rozdział 7

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych rozdział 9

uwarunkowaniach, znajdujących 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 KIP – rozdział 9 i 12
g) możliwości ograniczenia oddziaływania KIP – rozdziały 6 i 7

17. WYKORZYSTANE MATERIAŁY

Akty prawne*:

1. Ustawa 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. 2017, poz. 1405 i 1566 ze zm.)
2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz.U. 2017, poz. 519 ze zm.)
3. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (t.j. Dz.U. 2015 poz. 469, z późn. zm.)
4. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. *o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie* (t.j. Dz.U. 2014, poz. 1789 ze zm.)
5. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (t.j. Dz.U. 2016, poz. 2134, z późn. zm.)
6. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (t.j. Dz.U. 2016, poz. 1987 z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 13 września 1996 r. *o utrzymaniu czystości i porządku w gminach* (t.j. Dz.U. 2016, poz. 250)
8. Ustawa z dnia 13 czerwca 2013 r. *o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi* (t.j. - Dz.U. 2016, poz. 1863 ze zm.)
9. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (t.j. Dz.U.2014, poz. 1446 ze zm.)
10. Dz.U. Poz. 124 OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾ z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Strony Internetowe, w tym mapy umieszczone na stronach Internetowych:

10. Geoportal: <http://geoportal.gov.pl/>
11. Państwowy Instytut Geologiczny: <http://www.pgi.gov.pl/>,
12. Mapy Google: <https://www.google.pl/maps>
13. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej: <http://geoportal.kzgw.gov.pl/gptkzgw/>
14. Geoserwis GDOŚ: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>
15. Serwis Natura 2000: <http://natura2000.gdos.gov.pl/>
16. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej: <http://mapy.isok.gov.pl/imap/>
17. krajowy zarząd gospodarki wodnej : geoportal.kzgw.gov.pl