

Od Dział Dokumentacji Energetycznej
Rejon Dystrybucji Sierpc

Do AC Pracownia Projektowa Agnieszka Chomka
ul. Dąbrowskiego 48/15
14-200 Ilawa

T 24 368 81 82

Znak EOP-75MMD-0000843-2021
Dot. Wydania warunków technicznych na sposób
zabezpieczenia istniejącej infrastruktury
elektroenergetycznej

Sierpc, 21.07.2021

Uzgodnienie nr 32/R5/2021

Ustala się następujące ogólne warunki techniczne na sposób zabezpieczenia istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej ENERGA OPERATOR S.A. Oddział w Płocku w związku z opracowywaną dokumentacją, Przebudowy drogi gminnej Podlesie – Blinno:

1. Powiadomić pisemnie o terminie rozpoczęcia prac z co najmniej dwutygodniowym wyprzedzeniem.
2. Prace budowlane wykonywane ręcznie w odległości mniejszej niż 3m od skrajnego przewodu linii nN i 5m od skrajnego przewodu linii SN należy prowadzić pod nadzorem osób posiadających stosowne uprawnienia do nadzorowania tego typu prac po wcześniejszym pisemnym uzgodnieniu z ENERGA Operator S.A. Oddział w Płocku Rejon Dystrybucji Sierpc. Prace należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz Instrukcją organizacji bezpiecznej pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych obowiązującą na terenie działania Energa Operator S.A.
3. Prace budowlane z użyciem sprzętu zmechanizowanego w odległości mniejszej niż 3m od skrajnego przewodu linii nN i 5m od skrajnego przewodu linii SN, od strefy działania ww. sprzętu należy prowadzić pod nadzorem osób posiadających stosowne uprawnienia do nadzorowania tego typu prac po wcześniejszym pisemnym uzgodnieniu z ENERGA Operator S.A. Oddział w Płocku – Rejon Dystrybucji Sierpc. Prace należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz Instrukcją organizacji bezpiecznej pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych obowiązującą na terenie działania Energa Operator.
4. Nie urządzać składowisk materiałów budowlanych pod liniami energetycznymi nN-0,4kV.
5. Zachować odległość min. 0,5m projektowanej infrastruktury od istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej.
6. Wszelkie prace inwestor wykona własnym kosztem i staraniem.
7. Nie wyklucza się istnienia w terenie urządzeń niezinventaryzowanych – w przypadku odkrycia w trakcie prowadzonych prac ziemnych dodatkowych linii kablowych prace ziemne należy przerwać, sposób przebudowy uzgodnić odrębnym opracowaniem z ENERGA – OPERATOR S.A. Oddział w Płocku.

T 801 404 404
T +48 58 767 43 50

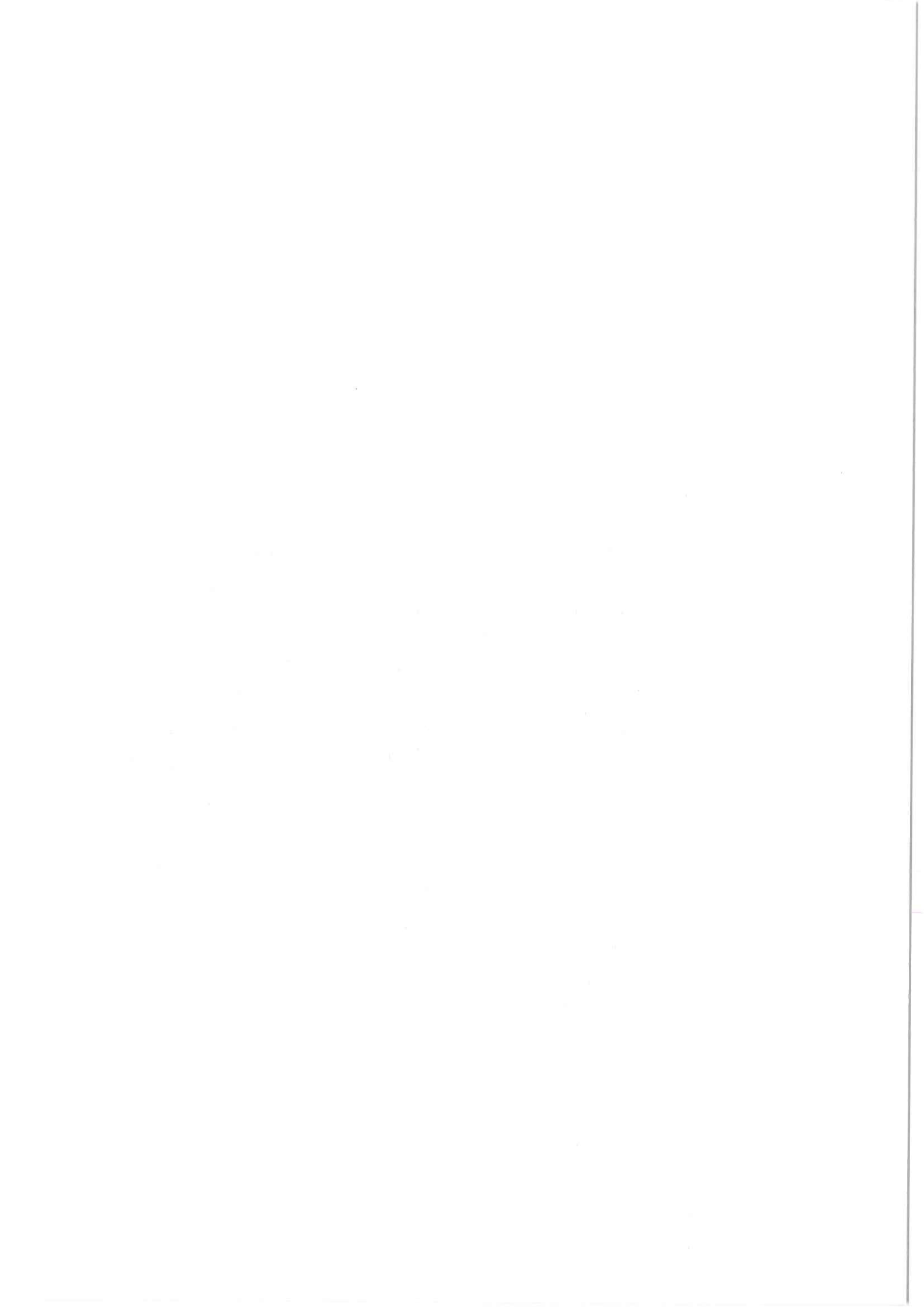
ENERGA-OPERATOR SA
ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk
Oddział w Płocku
ul. Wyszogrodzka 106, 09-400 Płock
plock@energa-operator.pl
www.energa-operator.pl

Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ
VII Wydział Gospodarczy KRS
KRS 0000033455

nr konta: 03 1240 5282 1111 0000 4890 1404
Kapitał zakładowy/wpłacony 1 356 110 400 zł

Regon 190275904-00075
NIP 583-000-11-90





8. Po wykonaniu prac należy przedłożyć w ENERGA - OPERATOR S.A. Oddział w Płocku dokumentację geodezyjną powykonawczą z określeniem rzędnych ulicy w miejscach skrzyżowań z liniami energetycznymi, rzędnych zawieszenia przewodów oraz temperatury w dniu wykonywania pomiarów w terminie 30 dni od daty odbioru robót związanych z przebudową drogi. Dokumentacja powinna zawierać również powykonawczy profil normalny drogi.
9. W przypadku podwyższenia rzędnych ulicy w wyniku przeprowadzonej inwestycji i związanego z tym niezachowania normatywnych odległości niwelety od istniejących linii napowietrznych oraz braku pozytywnego uzgodnienia powyższego ze strony ENERGA - OPERATOR S.A. Oddział w Płocku, inwestor zobowiązany będzie do pokrycia kosztów związanych z przebudową sieci energetycznej mającej na celu usunięcie kolizji powstałej w wyniku ww. przebudowy.
10. Koszty naprawy i poniesione straty, jak również utracone korzyści przez Rejon Dystrybucji Sierpc w efekcie uszkodzeń urządzeń energetycznych podczas wykonywania robót pokrywa Wykonawca.

Uzgodnienie traci ważność w wypadku, gdy:

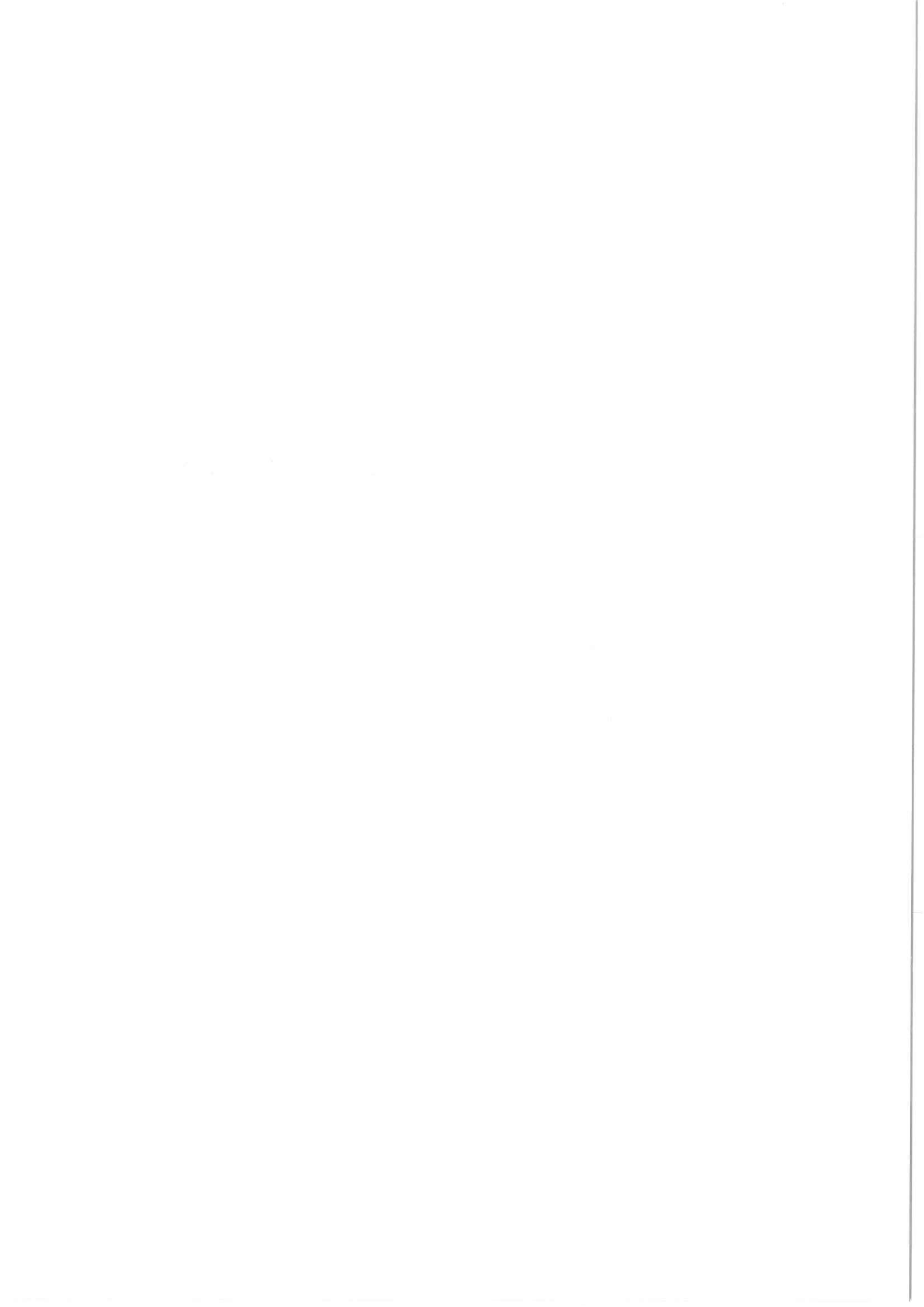
1. Inwestor nie zrealizuje projektu w okresie 2 lat.
2. Dokona się zmiany projektowanych urządzeń lub ich trasy bez uzgodnienia z ENERGA – OPERATOR SA Oddział w Płocku.

Integralną część uzgodnienia stanowi opracowanie - projekt zagospodarowania terenu, profile skrzyżowań

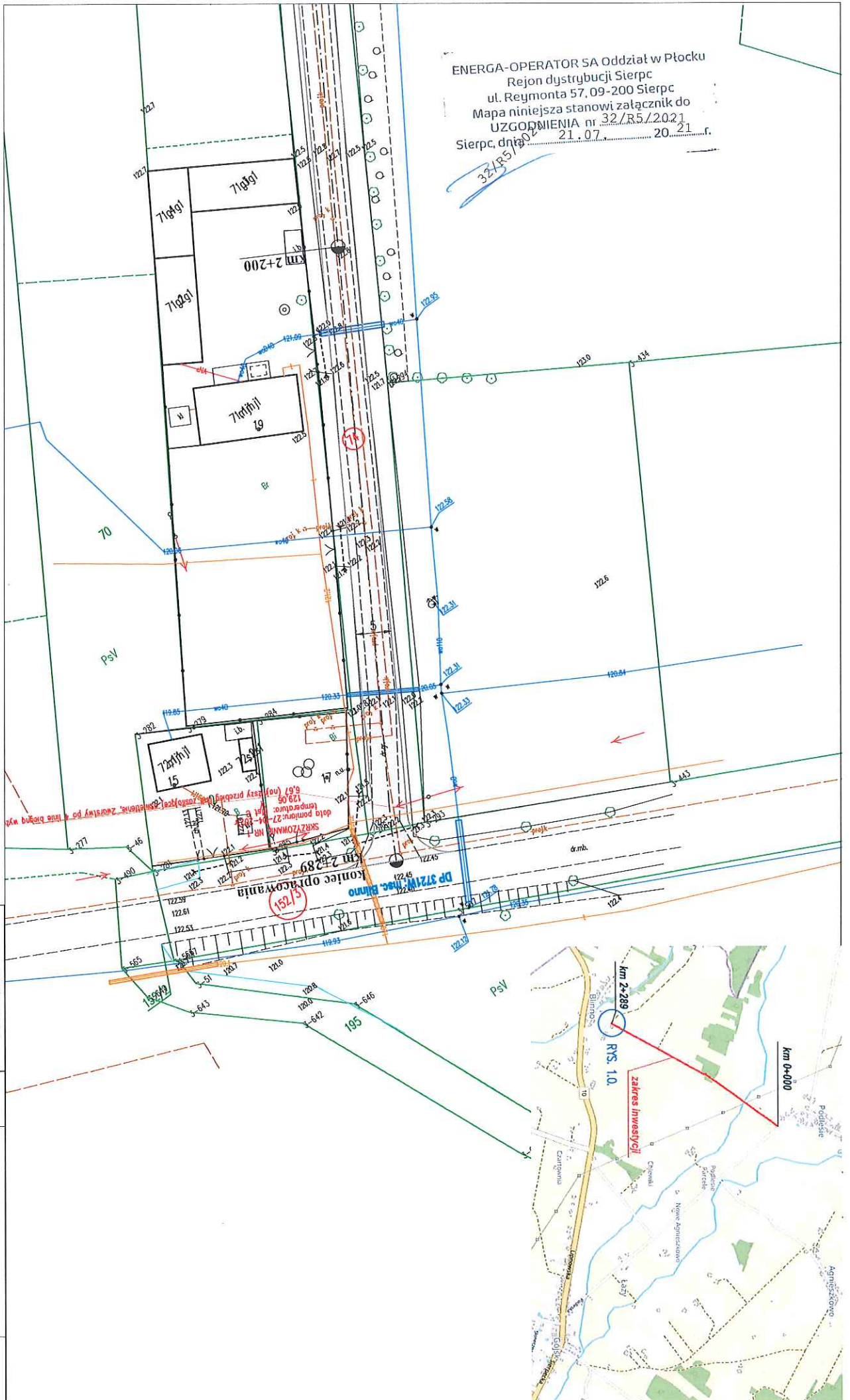
Przygotował: Michał Bońkowski tel. 24 368 81 82

Zatwierdził

Kierownik
Dział Dokumentacji Energetycznej Sierpc
3212 Jarosław Rosiak

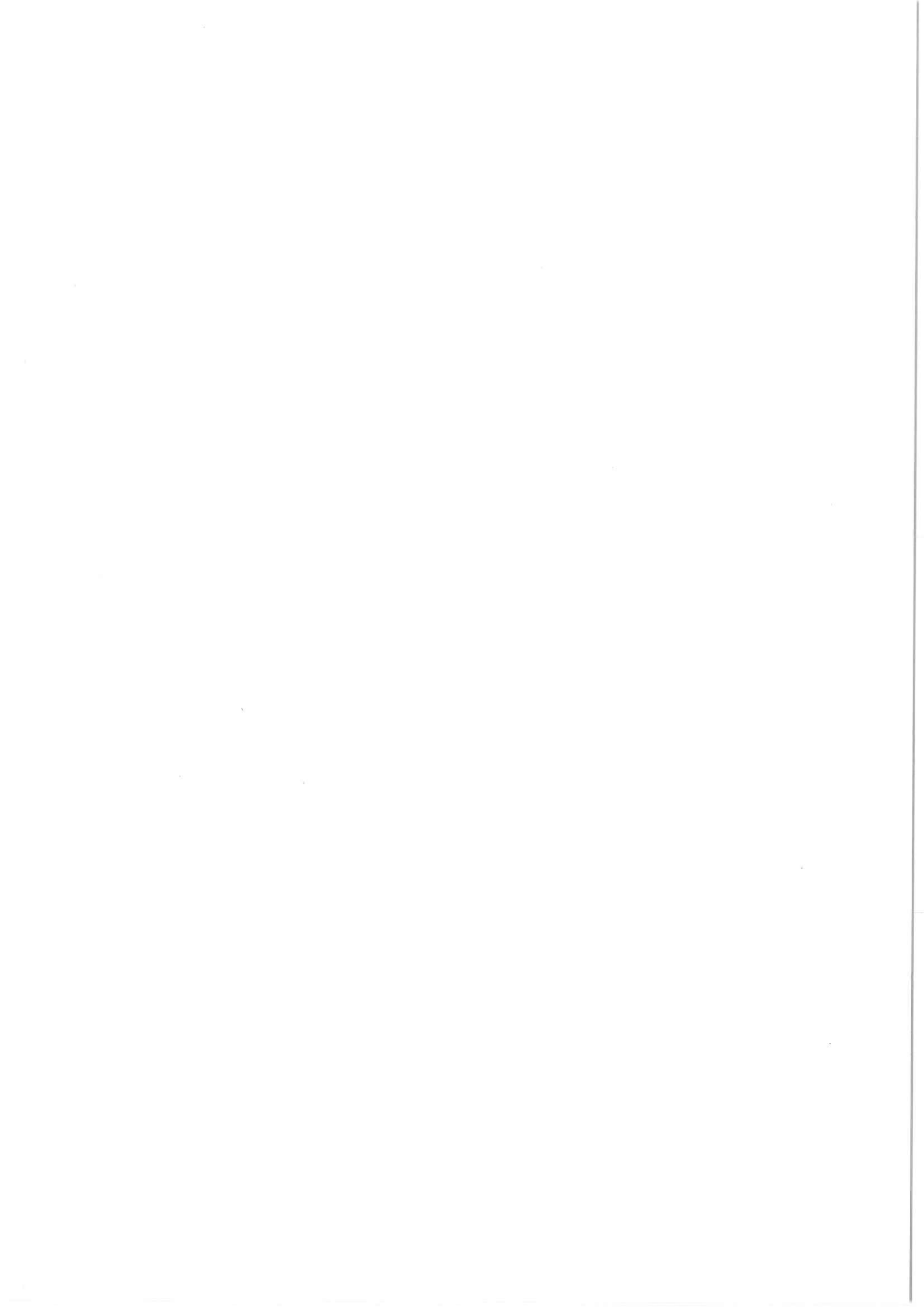


ENERGA-OPERATOR SA Oddział w Płocku
 Rejon dystrybucji Sierpc
 ul. Reymonta 57, 09-200 Sierpc
 Mapa niniejsza stanowi załącznik do
 UZGODNIENIA nr 32/R5/2021
 Sierpc, dnia 21.07.2021 r.

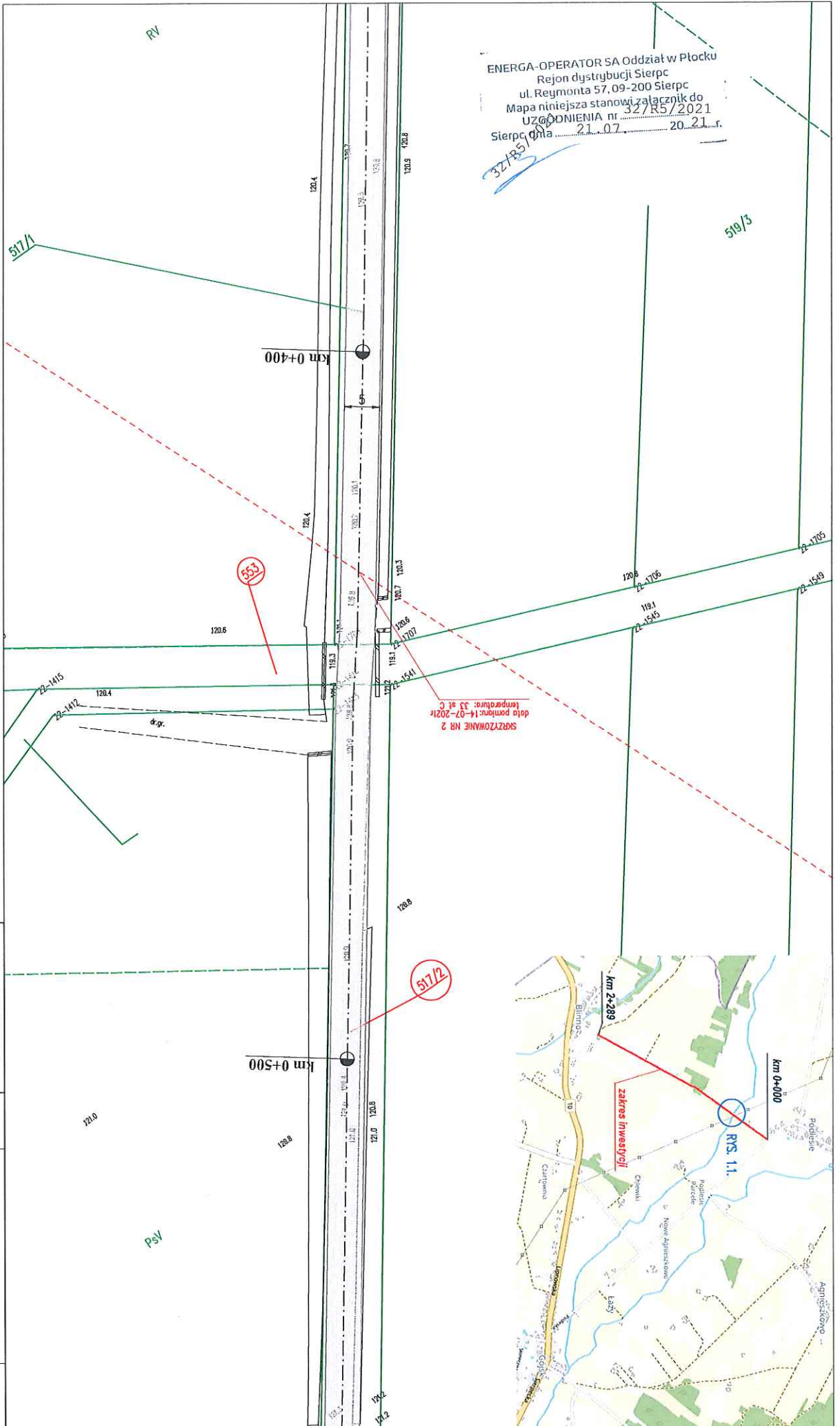


LEGENDA

GRANICA		Rysunek	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	Rys nr 1.0
JEZDNIĄ SZER 5,00 m		Zadanie	Przebudowa drogi gminnej Podlesie - Blinno	Skala: 1:500
KRAWĘDZ JEZDNI		Investor	Gmina Szamotno ul. Lipowa 5A, 09-227 Szamotno	Data: 06.2021
		Opracował:	mgr inż. Agnieszka Osmula - branża drogową (WAM/050/POD012)	

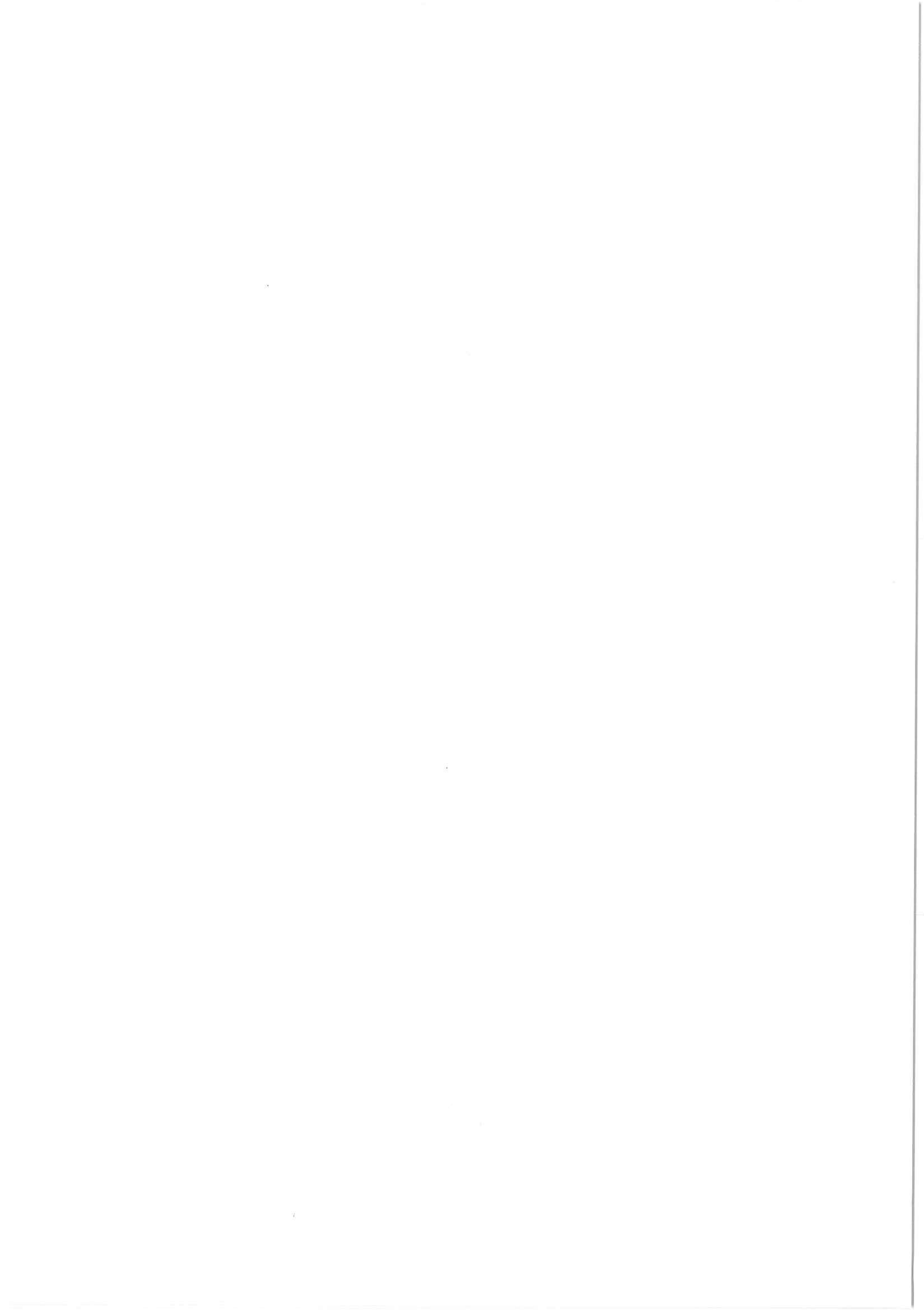


ENERGA-OPERATOR SA Oddział w Płocku
 Rejon dystrybucji Sierpc
 ul. Reymonta 57, 09-200 Sierpc
 Mapa niniejsza stanowi załącznik do
 UZGODNIENIA nr. 32/R5/2021
 Sierpc dnia 21.07.2021 r.

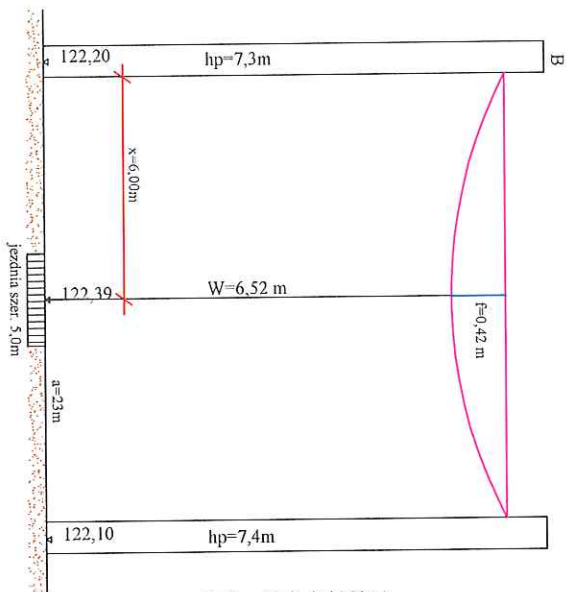


LEGENDA

GRANICA		Rysunek	PROJEKT Zagospodarowania Terenu	Rys nr 1.1
JEZDNIĄ SZER. 5,00 m		Zadanie	Przebudowa drogi gminnej Podlesie - Błimno	Skala: 1:500
KRAJOWY JEZDNI		Investor	Gmina Szarotowo ul. Lipowa 5a, 09-227 Szarotowo	Data: 06.2021
		Opracował	mgr inż. Agnieszka Olemba -kandydatka drogowca (WAM/095/PROJ/12)	

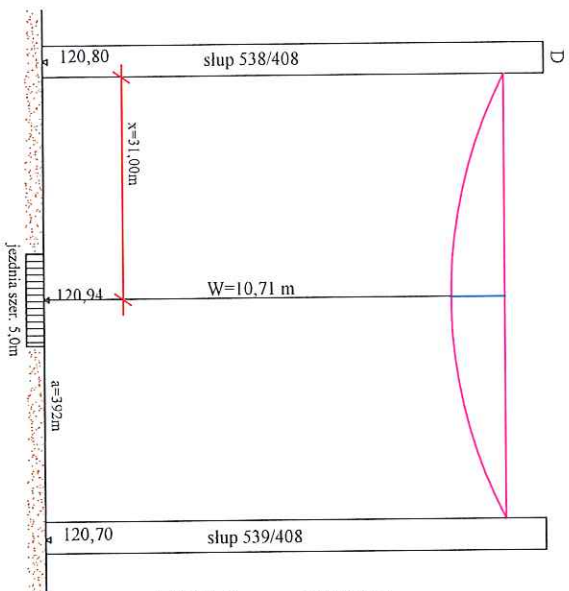


SKRZYŻOWANIE NR 1



1. Rodzaj linii: linia nN 0,4 kV, 2x4xAL w układzie płaskim - 1xAL oświetlenie
 2. Długość przęsła: $a=23,00$ m
 3. Max zwis w środku przęsła $fz=0,42$ m
 4. Zwis w odległości 6 m $fz1=0,32$ m
 4. Odległość od słupa do miejsca skrzyżowania $x=6,00$ m
 5. Ist. wysokość przewodu od drogi pomierzona w temperaturze $+33^{\circ}\text{C}$: $7,09$ m
 6. Różnica w wysokości posadowienia słupa i poziomu drogi $c=0,19$ m
 7. Wysokość przewodu od drogi w odległości 6,00 m od słupa $W=7,3-0,32-0,19=6,79$ m
- Stan po przebudowie: ułożenie 27 cm warstwy nawierzchni
 Odległość linii elektroenergetycznej od nawierzchni jezdni: $W=6,79-0,27=6,52$ m

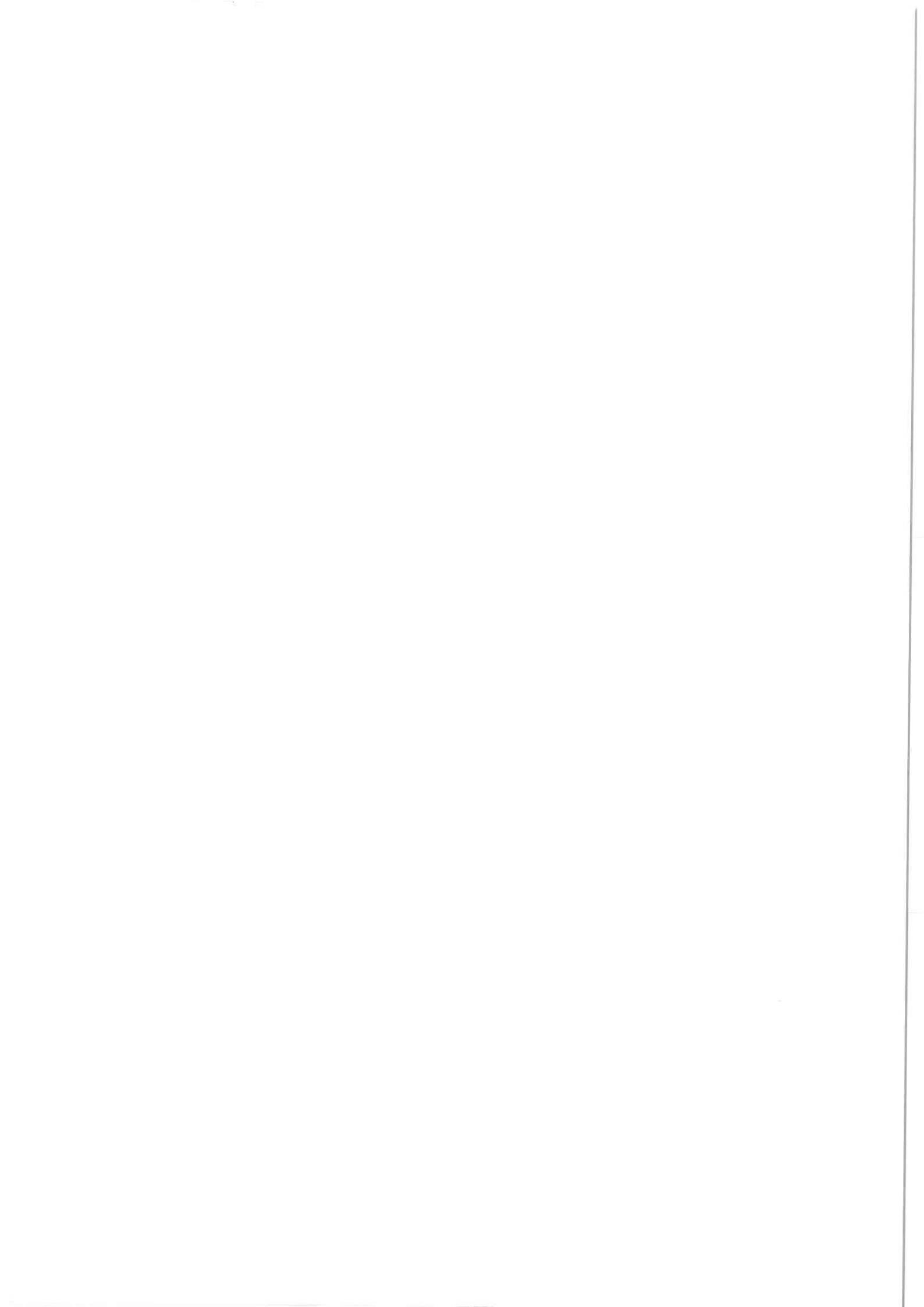
SKRZYŻOWANIE NR 2



1. Rodzaj linii: przyłącze WN 400 kV
 2. Odległość od słupa do miejsca skrzyżowania $x=31,00$ m
 3. Ist. wysokość przewodu od drogi pomierzona w temperaturze $+33^{\circ}\text{C}$ dla poszczególnych faz:
 - 11,60 m
 - 11,33 m
 - 10,98 m
- Wymagana odległość od drogi publicznej zgodnie z normą PN-E-05100-1 powinna wynosić więcej niż 7+U/150 co daje wynik $7+400/150 = 9,66$ m
 Stan po przebudowie: ułożenie 27 cm warstwy nawierzchni do najniższe usytuowanych przewodów
 $10,98 - 0,27 = 10,71$ m
 Skrzyżowanie będzie zgodne z normą

ENERGA-OPERATOR SA Oddział w Płocku
 Rejon dystrybucji Sierpc
 ul. Reymonta 57, 09-200 Sierpc
 Mapa niniejsza stanowi załącznik do
 UZGODNIENIA nr 32/R5/2021
 Sierpc dnia 21.07.2021 r.

Rysunek	PROFIL SKRZYŻOWANIA ISTNIEJĄCEJ LINII ELEKTROENERGETYCZNEJ	Rys. nr 1.0
Zadanie	Przebudowa drogi gminnej Podlesie - Blinno	Skala:
Investor	Gmina Szczutowo ul. Lipowa 5a, 09-227 Szczutowo	Data: 06/2021
Projektant	mgr inż. Agnieszka Chomka - branża drogową	WAM/ 0050/POOD/12





Orange Polska S.A.
Domena Hurt

Zarządzanie Zasobami Sieci i IT,
Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury
i Obsługi Klienta
ul. Bałuckiego 10/12, 93-273 Łódź
tel.: 503 101 863

AC Pracownia Projektowa
Agnieszka Chornka
ul. Dąbrowskiego 48/15
14-200 Iława

Łódź, 06 lipiec 2021r.

Numer pisma: TTISLU/ET/215-29579/21

Temat: przebudowa drogi gminnej Podlesie - Blimno, gmina Szczutowo.

Szanowni Państwo,

informujemy, że uzgadniamy projekt przebudowy drogi gminnej Podlesie – Blimno, gmina Szczutowo w odcinku od km. 0+000 do km 0+250 i od km 2+200 do km 2+289.

Przy realizacji procesu budowy wymagane jest spełnienie następujących warunków, które są integralną częścią uzgodnienia:

1. Wykonawca jest zobowiązany zgłosić do ORANGE POLSKA S.A. prace w strefie sieci telekomunikacyjnej min. na 14 dni przed przystąpieniem do robót, powołując się na numer przedmiotowego pisma. Tryb i zasady zgłoszenia prac oraz wystąpienia o nadzór właścicielski dostępne są na stronie: www.orange.pl/wniosekondozor. Wykonywanie prac na sieci ORANGE POLSKA S.A. bez zgłoszenia i nadzoru właścicielskiego jest naruszeniem własności ORANGE POLSKA S.A. i będzie zgłaszane organom ścigania. Zgłoszenie/Wniosek o nadzór właścicielski można przesłać ze strony www.orange.pl/wniosekondozor lub kierować na adres:

Orange Polska S.A.

Obsługa Techniczna Klienta Centrum

Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury

00-549 Warszawa, Piękna 19b

Powiadomienie powinno zawierać nazwę i adres wykonawcy prac oraz telefon kontaktowy.

2. Roboty budowlano – montażowe w obrębie sieci telekomunikacyjnej wykonywać zgodnie z normami i przepisami obowiązującymi w budownictwie łączności ręcznie i pod nadzorem upoważnionego przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Warszawie;

3. Lokalizację podziemnych urządzeń telekomunikacyjnych w terenie należy potwierdzić za pomocą przebiegów kontrolnych, a w przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych urządzeń nienależących na planie należy je zabezpieczyć na koszt inwestora i powiadomić przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Warszawie oraz inspektora nadzoru;

4. Prace w rejonie istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności. W miejscach utwardzenia terenu istniejące kable teletechniczne należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem i przesunięciem poprzez zastosowanie rur osłonowych dwudzielnych. Dodatkowe szczegóły zabezpieczenia ustalić na roboczo z naszym przedstawicielem. Koszty zabezpieczenia ponosi naruszający stan istniejący.

5. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy wyregulować poziom istniejącej infrastruktury do projektowanej niwelety. Zachować normatywne przykrycie kanalizacji teletechnicznej. Koszty regulacji ponosi naruszający stan istniejący

6. Miejsca zbliżeń i skrzyżowań oraz elementy zanikowe sieci telekomunikacyjnej przed ich zasypaniem podlegają obowiązkowi zgłoszenia pracownikowi sprawującemu w imieniu Orange Polska nadzór nad realizowanymi pracami.

7. Po zakończeniu prac inwestor jest zobowiązany do pisemnego zgłoszenia z 14-dniowym wyprzedzeniem na adres podany w punkcie 1 niniejszego pisma – wykonane zadanie do odbioru technicznego w zakresie miejsc kolizyjnych z sieciami teletechnicznymi oraz otrzymania pisemnej akceptacji w formie protokołu odbioru lub notatki służbowej.

8. W przypadku uszkodzenia lub kradzieży infrastruktury teletechnicznej, w szczególności w wyniku niedotrzymania wymagań i warunków określonych w niniejszym dokumencie, ORANGE POLSKA S.A., obciąża sprawcę pełnymi kosztami naprawy oraz odszkodowaniem za straty związane między innymi z wypłatami bonifikatami i karami wynikającymi z zawartych przez ORANGE POLSKA S.A. umów z klientami, a także innymi karami administracyjnymi.

Łączna wysokość roszczeń ORANGE POLSKA S.A w stosunku do sprawcy uszkodzenia może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych polskich;

9. Niniejsze uzgodnienie ważne jest jeden rok od daty jego wydania.

Za powyższe uzgodnienie zostanie pobrana opłata wg aktualnego cennika. Należność należy uregulować w terminie określonym na fakturze VAT, która zostanie przesłana odrębną korespondencją.

ORANGE POLSKA S.A. Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury i Obsługi Klienta w Łodzi otrzymał do celów służbowych 1 kpl. planów z przedmiotowego uzgodnienia.

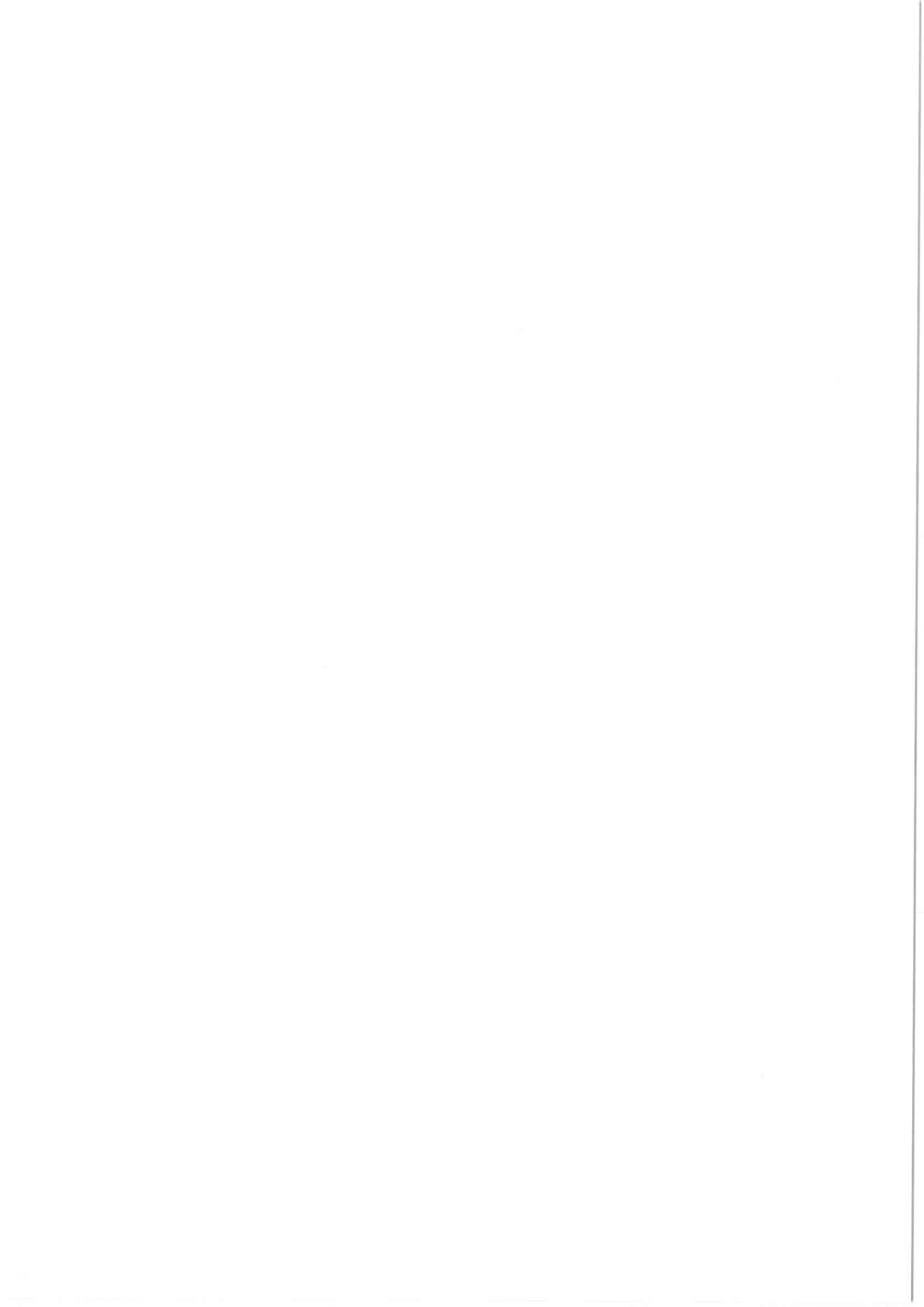
Z powołaniem

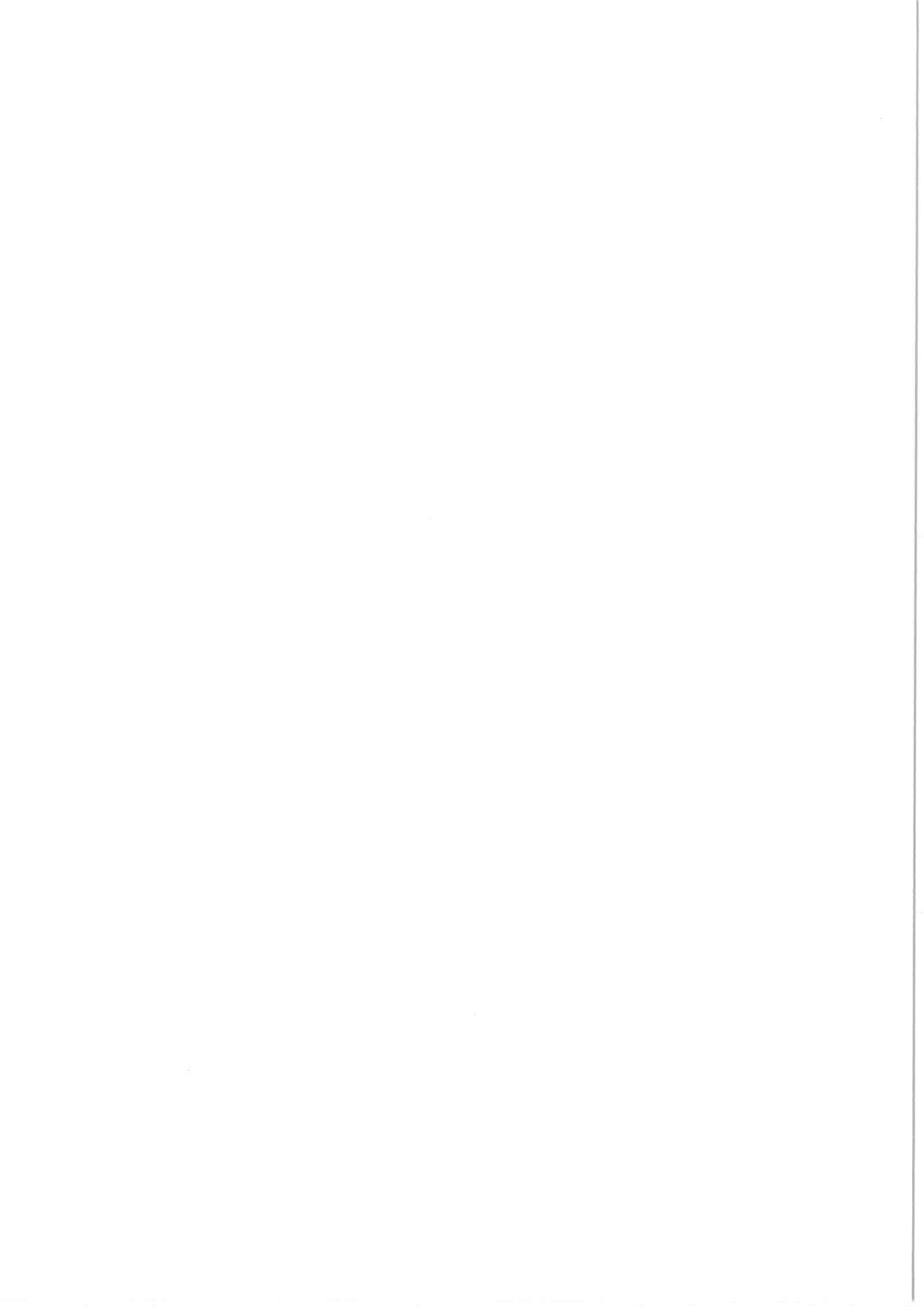
Elektronicznie
podpisany przez
Elżbieta Tybura
Data: 2021.07.06
080326-40200

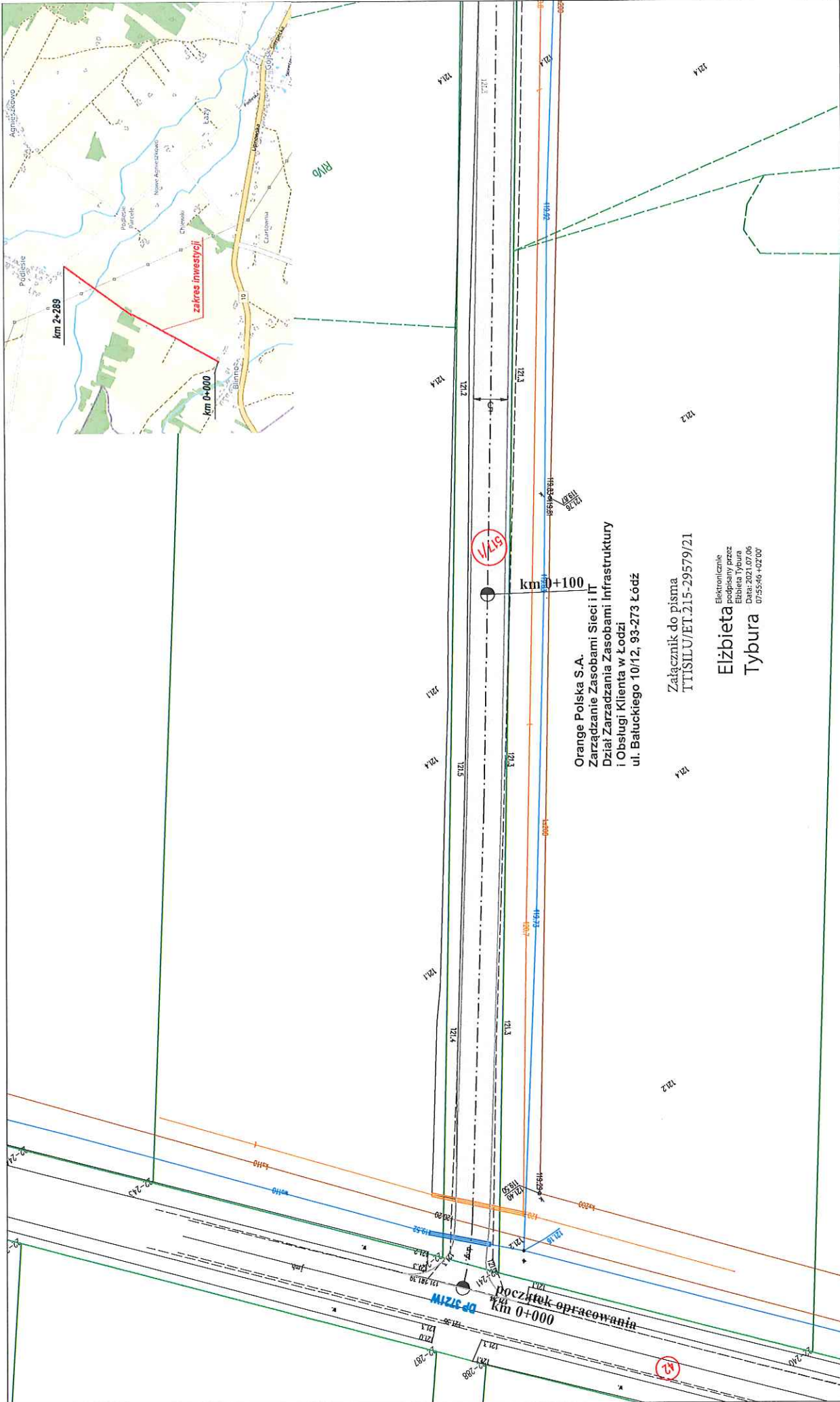
Główny Specjalista

Zarządzanie Zasobami Infrastruktury i Obsługi Klienta

Załącznik: 1 egz. planu sytuacyjnego







L E G E N D A		Rysunek	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	rys. nr 1.0.
		Zadanie	Przebudowa drogi gminnej Podlesie - Blinno	Skala: 1:500
GRANICA	JEZDNIOWA SZER. 5,00 m	Investor	Gmina Szczecznarwo ul. Lipowa 5a, 09-271 Szczecznarwo	Data: 06.2021
KRAWĘDZ JEZDNI		Opracował	mgr inż. Agnieszka Chumła - branża drogowa (WAM/ ODSUPOOD/12)	

Orange Polska S.A.
Zarządzanie Zasobami Sieci i IT
Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury
i Obsługi Klienta w Łodzi
ul. Bałuckiego 10/12, 93-273 Łódź

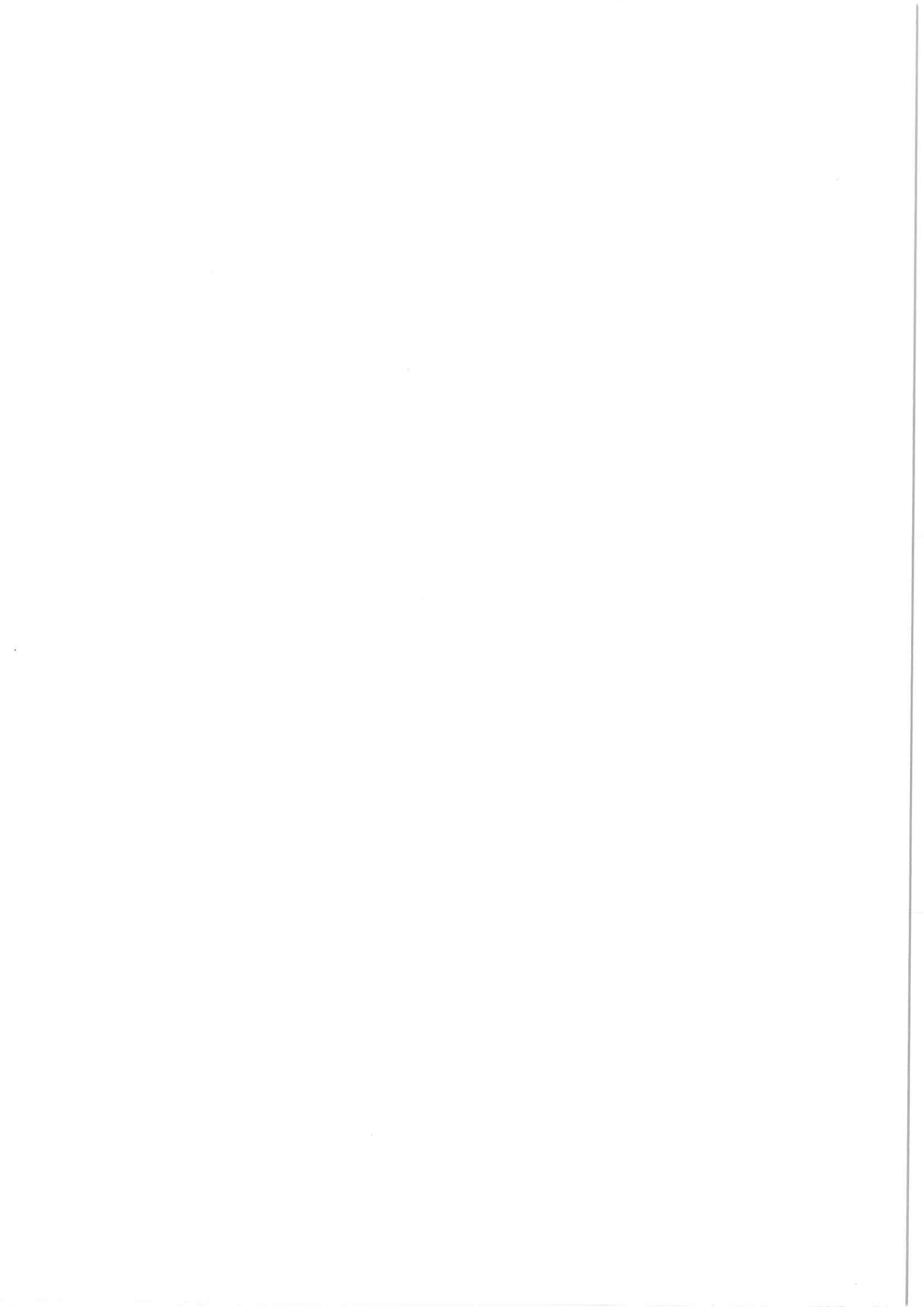
Załącznik do pisma
TTISILU/ET.215-29579/21

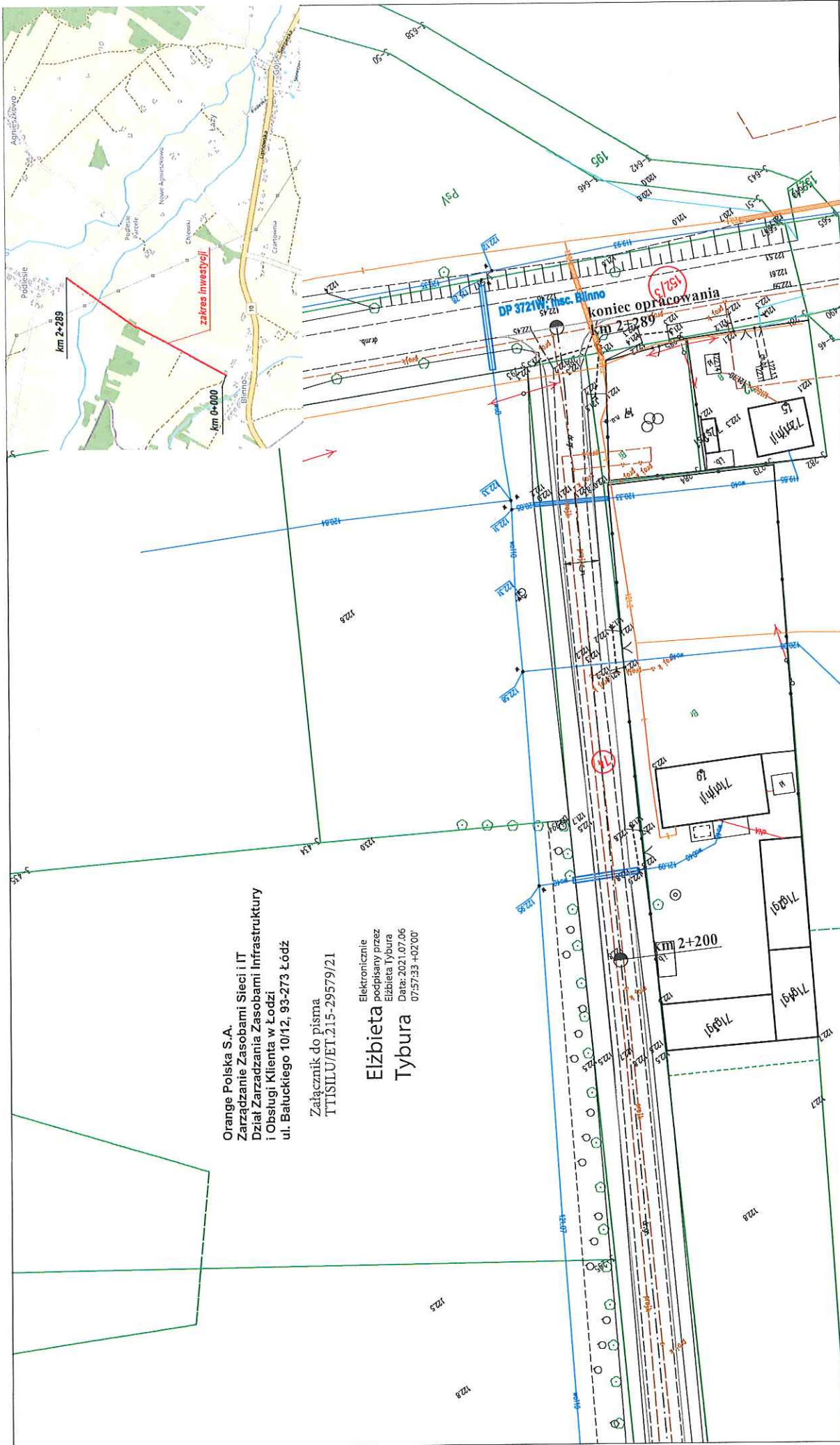
Elżbieta
Tybura

Elektronicznie
podpisany przez
Elżbieta Tybura
KRS 00002629706
07554644200



R-



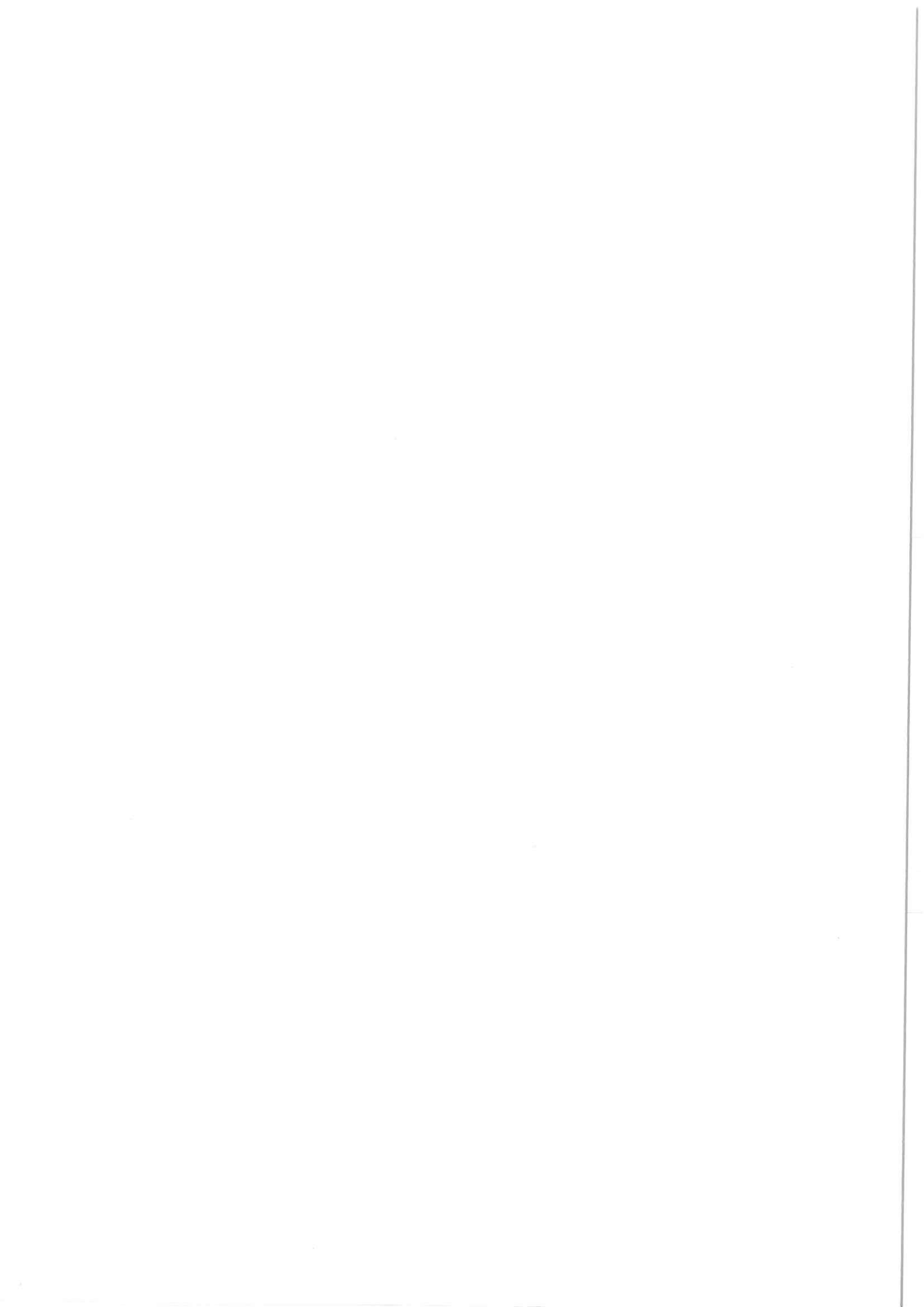


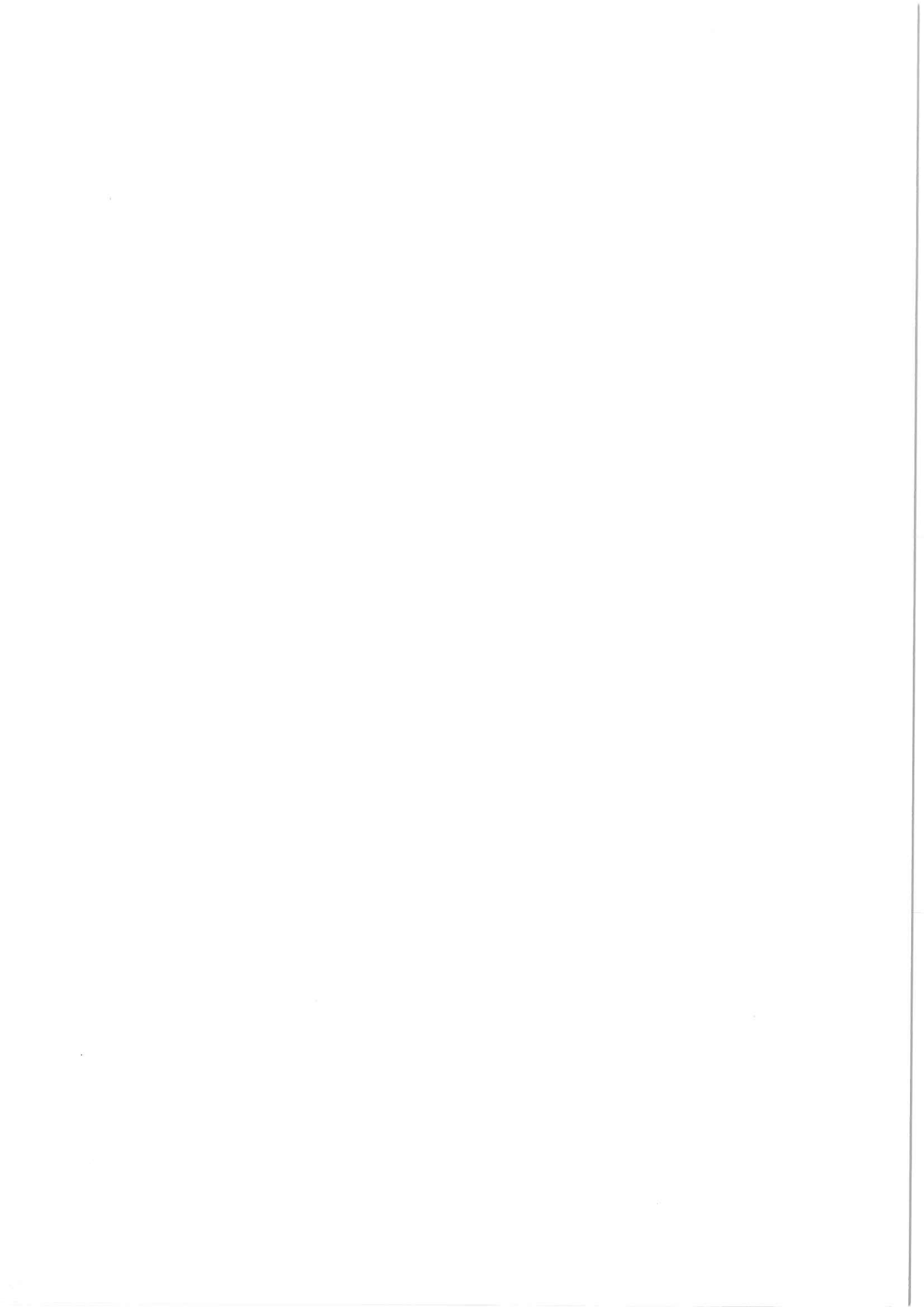
Orange Polska S.A.
Zarządanie Zasobami Sieci i IT
Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury
i Obsługi Klienta w Łodzi
ul. Batuckiego 10/12, 93-273 Łódź

Załącznik do pisma
TTISILU/ET.215-29579/21

Elektronicznie
podpisany przez
Elzbieta Tybura
Data: 2021.07.06
07:57:33 +02'00'

LEGENDA	Rysunek	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	Rys. nr 1.2
	Zadanie	Przebudowa drogi gminnej Podlesie - Bilimno	Skala: 1:500
	Investor	Gmina Szczerzowo ul. Lipowa 5a, 09-227 Szczerzowo	Data: 06.2021
	Opracował	mgr inż. Agnieszka Chmiela - biuro inżynierskie (WAM/DCSU/POD12)	
GRANICA			
JEZDNI SZER. 5,00 m			
KRAWĘDZ JEZDNI			





RI.6220.5.2021.MG

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm. zwanej dalej „ustawą oos”) w związku z art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego(Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm. zwanej dalej „K.p.a.”) oraz stosownie do zapisu § 3 ust 1 pkt. 62 i § 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. (Dz. U. z 2019 r. poz.1839) po rozpoznaniu wniosku Gminy Szczutowo w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, polegającego na przebudowie drogi gminnej Podlesie-Blinno.

orzekam

- I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Podlesie-Blinno.
- II. określa warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy oos oraz nakłada obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 2 lit. b

 1. stosować sprawnie techniczny sprzęt i urządzenia;
 2. zaplecze budowy oraz bazy materiałowe zlokalizować poza terenem planowanej inwestycji oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem pobliskich cieków wodnych Młoci i Gozdawnica tj. w odległości co najmniej 50 m od tych cieków;
 3. zachować szczególną ostrożność w czasie prowadzenia prac w rejonie w/w cieków;
 4. prace w obrębie cieków, w tym prace rozbiórkowe prowadzić etapowo, w sposób zapobiegający ciągłości przepływu wód oraz niepowodujący zwięzienia jej koryta;
 5. wszelkie prace związane z remontem, rozbudową bądź wymianą przepustów prowadzić wyłącznie z brzegów cieku, należy bezwzględnie unikać wiadztu maszynami budowlanymi w obręb koryta;
 6. zabezpieczenia koryta cieków w okolicy wymienianych przepustów wykonać z materiałów naturalnych;
 7. podczas rozbiórki zabezpieczyć ciek przed dostaniem się do niego gruzu oraz innych demontowanych elementów przepustów;
 8. zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wody oraz wyposażyć w materiały sorbencyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania;
 9. w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa , podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania;
 10. wodę na potrzeby sorbencyjno-bytowe oraz budowlane pobierać z sieci wodociągowej
 11. ścieki bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzić do szczełnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepiętlenia) przez uprawnione podmioty;
 12. wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać do istniejących rowów drogowych odwadniających, odprowadzanie ww. wód do odborników prowadzić w sposób
 13. nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniający stanu wody na gruncie,

a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód;

14. prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych;

15. roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczając ingerencję w warstwę wodonośną;

16. zdejść wierzchnia warstwa ziemi (odkład) składować poza obszarem, na których znajdują się w/w ciekii wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarem kierunku spływu wód powierzchniowych do ujść wód podziemnych;

17. teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczełnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;

18. odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

UZASADNIENIE

W dniu 9 marca 2021 roku Gmina Szczutowo złożyła wnioszek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięciemogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na przebudowie drogi gminnej Podlesie-Blinno na działkach o nr ewid. 74,152/3 w miejscowości Blinno i 42, 517/1, 517/2, 533 w miejscowości Podlesie.

Przedsięwzięcie będzie oddziaływać na działki:

Gmina Szczutowo, powiat sierpecki:

Obręb Blinno, dz. nr 333, 332, 200/1, 196, 195, 194/1, 194/2, 194/3, 194/4, 193, 192, 152/3, 151, 123, 122, 118/1, 118/2, 117, 69/2, 94, 93, 92, 76, 77, 78, 71, 70, 69, 68/1, 68/2, 67, 75, 50, 48, 49/1,29/1,27,8,29/2,95,96/1,30

Obręb Podlesie, dz. nr 472, 471, 470, 469, 468, 518/1, 519/1, 520/1, 521/1, 519/3, 518/2, 519/4, 520/2, 521/2, 527/1, 528, 529, 530, 536/1, 449/5, 449/7, 449/8, 450/1, 449/4, 449/6, 433, 467, 466/1, 466/2, 450/2.

Stosownie do treści art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy oos organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt, burmistrz, prezydent miasta, a w powyższej sprawie Wójt Gminy Szczutowo.

Na podstawie przedłożonych dokumentów ustalono, iż planowane zamierzenie inwestycyjne należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839) „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarne oraz właściwego organu do wydania oceny wodnoptawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Wypełniając dyspozycje art. 64 ust. 1 ustawy oos Wójt Gminy Szczutowo wystąpił w dniu 01.04.2021 r. pismem znak RI.6220.5.2021.MG do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu oraz do Dyrektora

Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z wnioskiem dotyczącym wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W dniu 20.04.2021 roku Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie przekazał sprawę według właściwości do Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku.

Do w/w wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem inwestora oraz informacje o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W odpowiedzi otrzymano Opinię Sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu nr ZNS/10/2021 z dnia 07.04.2021 r. (data wpływu do Urzędu Gminy 12.04.2021 r.) znak PPIS/ZNS-4500/11/1155/2021, który uznał że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej Podlesie-Blinno na terenie gminy Szczutowo”. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 30 kwietnia 2021 r. znak WOOŚ-I.4220.532.2021.BS wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Podlesie-Blinno nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. opinii Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wskazał konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy oos oraz wskazał elementy, które uwzględniono w niniejszej decyzji. Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku w dniu 14 maja 2021 r. (data wpływu do Urzędu Gminy 21.05.2021 r.) znak WA.ZZŚ.7.435.1.138.2021.WŁ. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej Podlesie-Blinno” zlokalizowanego na działkach o nr ew. 74, 152/3 w miejscowości Blinno oraz 42, 517/1, 517/2, 553 w miejscowości Podlesie gmina Szczutowo, powiat sierpecki nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. opinii Dyrektor Zarządu Zlewni we Włocławku wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy oos oraz wskazał elementy, które uwzględniono w decyzji.

Biorąc pod uwagę otrzymane opinie oraz po przeprowadzeniu własnej analizy - uwzględniającej uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko - analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, Wójt Gminy uznał, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi gminnej Podlesie - Blinno realinowanego na działkach o nr ew. 74, 152/3 w miejscowości Blinno i 42, 517/1, 517/2, 553 w miejscowości Podlesie, gmina Szczutowo.

O wszczęciu postępowania administracyjnego i o wystąpieniu do organów współdziałających, a przed wydaniem decyzji, o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań tu. Urząd zawiadomił wszystkie strony postępowania administracyjnego. W niniejszej sprawie ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 10 stąd zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, w myśl którego strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia z wykorzystaniem przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czterech dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenia lub udostępnienia pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Planowana inwestycja polega na przebudowie odcinka drogi gminnej Podlesie - Blinno. Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi wraz ze skrzyżowaniem o długości 2400 m. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez teren częściowo zabudowane i niezabudowane w miejscowości Blinno i Podlesie gminie Szczutowo.

Obecnie droga posiada zły stan nawierzchni piaszczysto-tłuczniowej, odwodnienie w

postaci rowów przeznaczonych do odbudowy, z częściowo zamulonymi przepustami. Szerokość drogi wynosi 4,5-5 m. Celem przedsięwzięcia jest wykonanie nowej nawierzchni drogowej na przedmiotowym odcinku, wraz z odwodnieniem i oznakowaniem. Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowa jezdnii z wykonaniem nawierzchni z betonu asfaltowego szerokości 5 m;
- przebudowa zjazdów na posesje z wykonaniem nowej nawierzchni z kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie;
- przebudowa poboczy gruntowych umocnionych kruszywem 0/31,5 ztablizowanym mechanicznie szerokości 1 m;
- odtworzeniem istniejących rowów drogowych przez ich oczyszczenie/odmulenie;
- remont istniejących i budowa przepustów pod zjazdami na istniejących rowach drogowych;

- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

W otoczeniu drogi występuje zabudowa jednorodzinna i zagrodowa, gospodarstwa rolne, użytki rolne i nieużytki.

Uciążliwość w fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia związana będzie z możliwością wystąpienia chwilowej emisji pyłów i gazów oraz hałasu do środowiska. Jednakże oddziaływanie to będzie miało charakter przejściowy i będzie ograniczone przez odpowiednią organizację prac na placu budowy. Maszyny i urządzenia, które będą wykorzystywane przy budowie powinny charakteryzować się korzystnymi właściwościami akustycznymi. Z KIP wynika, że do prac budowlanych wykorzystywane będą maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym oraz zastosowane zostaną tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisy aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać będzie się na zarejestrowanych bazach paliwowych lub stacjach paliw. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiana pracujących olejów, smarów wykonywane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych. Pracownicy będą wyposażeni w środki absorpcyjne, takie jak sorbenty, które w przypadku jakiegokolwiek awarii sprzętu zneutralizują dany wyciek. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w pasie drogowym w postaci mobilnych barakozów i sanitariatów. Przemieszczane będzie wraz z postępem robót budowlanych z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy chronionej akustycznie. Woda na ciepłe budowy pobierana będzie z istniejącej sieci wodociągowej, a jej szacowane zapotrzebowanie wynosi ok. 300 m³. Dla pracowników ustawione zostaną przenośne sanitariaty, które będą obsługiwane przez wyspecjalizowaną firmę. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej. Wykopy na terenie budowy dla takich elementów drogi jak zjazdy zostaną wykonane na głębokości około 0,3-0,5 m, natomiast dla rowów drogowych/ przepustów około 0,70-1,00 m. Wykopy na terenie budowy nie będą wymagały odwodnienia, gdyż w większości będą prowadzone po śladach istniejących elementów infrastruktury, na względnie płaskich głębokościach. W związku z prowadzeniem prac przy budowie planowanej inwestycji mogą powstać następujące rodzaje odpadów:

Prognozowane ilości odpadów (Mg)

- kruszywo – 70 Mg
- beton – 10 Mg
- humus – 200 Mg
- piasek – 200 Mg

Opady wytworzone na etapie realizacji inwestycji w wyniku prowadzenia planowanych prac remontowych i budowlanych będą magazynowane selektywnie, w sposób chroniący środowisko przed zanieczyszczeniem, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom do zagospodarowania. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie w specjalnych pojemnikach. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku i unieszkodliwiania powinien się odbywać z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów

niebezpiecznych.

Ryzyko awarii na etapie budowy jest minimalne, ponieważ stosowany sprzęt posiada atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu oraz podlega stałej konserwacji.

Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu pochodzących z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład siężeń zanieczyszczeń ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa i budowa silnika. Realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, co może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza i emisji hałasu. Podczas eksploatacji woda nie będzie wykorzystywana. Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych odwadniających, które podczas realizacji inwestycji zostaną odnowione, a w dalszej części realizacji zadania obsiane trawą wysoką koszoną zapewniającą odpowiednią filtrację. Utrzymany zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzania wód opadowych tzn. do rowów drogowych.

Podczas eksploatacji drogi przewiduje się występowanie następujących rodzajów odpadów:

- odpady uliczne i z pielęgnacji zieleni,
 - odpady elektryczne i elektroniczne,
 - inne odpady powstające podczas prac związanych z konserwacją elementów dróg,
- Do grupy odpadów ulicznych i z pielęgnacji zieleni należą:
- zmiotki uliczne, (trawa, liście, gałęzie),
 - śnieg.

W trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka poważnej awarii przemysłowej.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-biotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach tęgowych oraz przy ujściu rzek.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych PLRW20002327943- Mień do wpływu z jeziora Likieckiego do wpływu z jeziora Skępskiego Małego oraz PLRW200017275629 - Gozdawnica

Dla JCWP Gozdawnica stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogację 4(4)-I na podstawie art. 4 ust. 4 i 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja przemysłowa. W programie działań zaplanowano działania obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych.

Uznać należy, iż rozwiązania techniczne przedstawione w karcie informacyjnej przedsięwzięcia pozwolą zabezpieczyć środowiska wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych. Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obszarze jednolitych wód podziemnych o europejskim kodzie:

- PLGW200048, zaliczony do regionu wodnego Środkowej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów stan ilościowy i chemiczny oceniono jako dobry. Rozpatrywana JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.
- PLGW200046, zaliczony do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów stan ilościowy i chemiczny oceniono jako dobry. Rozpatrywana JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że

planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z dnia 28 listopada 2016 r., poz. 1911 i 1958).

Teren planowanej inwestycji znajduje się w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 215 Subiacka warszawska

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi i leśnymi. Ponadto zlokalizowana jest poza obszarami przylegającymi do jezior, uzdrowiskami i obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożeń Powodziowego. Zgodnie z art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2018 poz. 2268 z późn. zm.) studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art.171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2018 poz. 2268 z późn. zm.) map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek.

Planowane przedsięwzięcie graniczy będzie z Obszarze Chronionego Krajobrazu Przrzecze Skrzy Prawej, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 17 Wojewody Mazowieckiego z dnia 27 lipca 2006 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Przrzecze Skrzy Prawej (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 157, poz. 6154, ze zm.). Zgodnie z ww. rozporządzeniem w Obszarze Chronionego Krajobrazu Przrzecze Skrzy Prawej zakazuje się m.in. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Jednak zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r o ochronie przyrody (T.j. Dz. U. z 2020. poz 55, ze zm.) zakazy wprowadzane na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Najbliższ położonym obszarze Natura 2000, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Torfowisko Mieleńskie PLH040018 znajduje się w odległości około 5,8 km do planowanej inwestycji.

Planowana inwestycja przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi w obrębie którego nie występują chronione siedliska fauny i flory.

Gęstość zaludnienia na terenie Gminy Szczutowo jest mała i wynosi 39 osób/km² (wg danych GUS z 2018 roku).

Mając na uwadze położenie inwestycji oraz wielkość przewidywanej emisji komunikacyjnej uważa się, że nie będzie miała ona znaczenia w sensie oddziaływania transgranicznego.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Dzięki przebudowie nastąpi poprawa stanu technicznego nawierzchni, poprawa komunikacji, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi.

W/w inwestycja nie wpłynie na walory przyrodnicze i krajobrazowe, biorąc pod uwagę istniejące użytkowanie terenu. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny. Ponadto skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz wykorzystywanie zasobów naturalnych, emisji jak też występowanie innych uciążliwości jest znikome.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania orzeczono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy o oś „w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 i 1a. Sisownie do zapisu ust. 1a, w decyzji właściwy organ może określić warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c.

Na podstawie art. 84 ust. 2 ustawy o oś charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a w/w ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

2. 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 art. 72 ust. 3 w/w ustawy, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, 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. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

3. Od niniejszej decyzji służy stonom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku za pośrednictwem Wójta Gminy Szczutowo w ciągu 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Załączniki:

Załącznik Nr 1 – charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Gmina Szczutowo
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie /zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego/
ul. Henryka Sienkiewicza 3
00-015 Warszawa
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Piastowska 2-4a
09-200 Sierpc
5. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie



wójt Gminy
Andrzej Warzdowski

Decyzja niniejsza jest ostateczna
Szczutowo dnia 05.09.2024r.
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie

Załącznik Nr 1
do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
z dn. 18.06.2021 r
znak RI.6220.5.2021.MG

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Rodzaj, cech, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Rozpatrzono dwa aspekty oddziaływania drogi na środowisko ;

- w trakcie budowy: orientacyjny czas trwania prac budowlanych to ok. 5 miesięcy
- po zakończeniu budowy - docelowo w okresie 10 – letnim

Rodzaj przedsięwzięcia

- roboty drogowe

Kwalifikacja przedsięwzięcia:

Zgodnie z w/w ustawą planowana inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których może być wymagane sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane są na terenie gminy Szczutowo w powiecie sierpeckim, w woj. Mazowieckim. Teren zabudowy wiejskiej, pola uprawne, pastwiska.

Długość przebudowywanego odcinka drogi wraz ze skrzyżowaniami wynosi łącznie około 2400,00 m. Obecnie przebudowywany odcinek drogi posiada nawierzchnię piaszczysto - tłuczniową, której stan techniczny jest zły i wymaga naprawy. Szerokość istniejącej drogi wynosi średnio 4,50 – 5,00 m. Droga posiada odwodnienie w postaci rowów drogowych i przepustów pod drogami i częściowo pod zjazdami łączącymi rowy drogowe, częściowo zamulone, przeznaczone do odbudowy. Planowana inwestycja przebiega w części przez tereny częściowo zabudowane - miejscowości Blinno, a także przez tereny niezabudowane. W terenie częściowo zabudowanym dominują budynki z zabudową jednorodzinną, zagrodową, gospodarstwa rolne, użytki rolne i nieużytki. Poza terenem zabudowy większość terenu stanowią użytki rolne i nieużytki.

Planowa inwestycja graniczy z obszarem chronionego krajobrazu OCHK Przyrzeczne Skrzyżowanie Prawej.

Głównym celem przedsięwzięcia jest wykonanie bezpiecznej nawierzchni drogowej wraz z prawidłowym odwodnieniem i oznakowaniem. Przebudowa drogi wpłynie na poprawę bezpieczeństwa jej użytkowników oraz komfort przejazdu. Zmniejszeniu ulegną emisja spalin, zapylenie oraz natężenie hałasu.

Zakres zadania: długość inwestycji wynosi około 2400,00 m.

- przebudowa drogi na terenie gminy Szczutowo w powiecie sierpeckim, w woj. Mazowieckim.
- przebudowa jezdni – nawierzchnia z betonu asfaltowego szerokości 5,00 m
- przebudowa zjazdów na posesję o nawierzchni z K1.SM,
- przebudowa poboczy gruntowych umocnionych kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m
- odtworzenie istniejących rowów drogowych poprzez ich oczyszczenie/odmulenie
- remont istniejących i budowa przepustów pod zjazdami na istniejących rowach drogowych
- wykonanie oznakowania pionowego, poziomego

Przy projekcie przebudowy w/w drogi parametry pozostaną bez zmian.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu ze względu na fakt, że droga istnieje już od wielu lat, a jej przebudowa nie wpłynie na w/w parametr.

Teren objęty zakresem projektu nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Rozpatrzono dwa aspekty oddziaływania drogi na środowisko :

- w trakcie przebudowy, orientacyjny czas trwania prac budowlanych to ok. 5 miesięcy
- po przebudowie - docelowo w okresie 10 – letnim

Zajętość terenu pod główne zadanie:

Działki pod projektowaną inwestycję:

Obr. Blinno, Gmina Szczutowo, dz. nr, 74, 152/3
Obr. Podlesie Gm. Szczutowo dz. nr 42, 517/1, 517/2, 553.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowy sposób jej wykorzystywania i pokrycie szata roślinna.

2.1. Powierzchnia

- pas drogowy długości około 2400,00 m
- powierzchnia pasa drogowego 2400*20,00=48000=4,8 ha

2.2. Sposób wykorzystania

- istniejąca jezdnia o nawierzchni gruntowej, szerokości średnio 4,50 m, w złym stanie technicznym
- istniejące zjazdy gruntowe w złym stanie technicznym
- odwodnienie drogi poprzez istniejące rowy drogowe, przepusty drogowe
- istniejące sieci podziemne: elektryczna, telefoniczna, wodociągowa, sanitarna a także napowietrzne sieci elektryczne

2.3. Szata roślinna

w pasie drogowym

W związku z planowaną inwestycją nie jest planowa wycinka drzew rosnących w pasie drogowym.

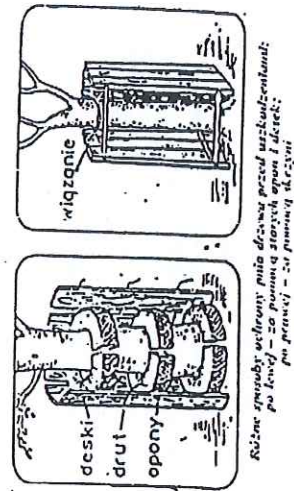
Zabezpieczenie istniejącego drzewostanu

Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną odpowiednio zabezpieczone, np. poprzez zastosowanie osłon zabezpieczających przed uszkodzeniami mechanicznymi (w szczególności chroniące system korzeniowy i pnie).

Za zagrożone uznaje się drzewa, które znajdują się w zasięgu robót ziemnych i w czasie realizacji mogą zostać uszkodzone. Wykopy w obrębie systemu korzeniowego drzew (zasięg korony w rzucie pionowym plus 1 m) należy wykonywać ręcznie, ostrożnie, unikając przecinania grubszych korzeni. Uszkodzone korzenie należy przyciąć ostrym narzędziem prostopadłe do długości korzenia i zabezpieczyć dostępnym preparatem impregnującym.

Odstonięte korzenie powinny być zawinięte i zabezpieczone przed wysychaniem przez obłożenie torfem i jutą oraz polewane wodą.

Pnie drzew narazonych na uszkodzenia należy na czas budowy zabezpieczyć do wysokości 2,0 m w sposób pokazany na poniższym rysunku.



Rysunek:

Różne sposoby ochrony pnia drzewa przed uszkodzeniami
Po lewej: za pomocą starych opon i desek. Po prawej: za pomocą skrzyni

W przypadku zabezpieczania skrzynią musi mieć ona wymiar około 60 cm szerszy od średnicy pnia. Skrzyni nie wolno przybijać gwóźdźkami do pnia, ani ustawiać na nabiegach korzeniowych.

W zasięgu koron drzew nie wolno stosować sprzętu mogącego zagęścić gruntu, jak również składować materiałów budowlanych, ziemi i środków toksycznych.

3. Rodzaj technologii

Rodzaj technologii – stan projektowany

Zastosowano ogólnodostępne technologie drogowe dopuszczone do powszechnego użytku bez ograniczeń. Wykonawca będzie stosował tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi projektowania dróg, ulic i mostów oraz polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności.

Projekt przebudowy drogi obejmuje wykonanie nawierzchni asfaltowej szerokości 5,00 m. Trasa dróg w planie jak i w przekroju podłużnym została dostosowana do istniejącego śladu jezdni oraz konfiguracji terenu. Droga gminna 370603W łączy ze sobą drogi powiatowe 3721W i 3723W. Zjazd przewidziano do przebudowy będą posiadac nową nawierzchnie z kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie. Przy jezdni należy przebudować pobocza gruntowe umocnione kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m. Ze względu na zły stan rowów drogowych należy je odtworzyć poprzez ich oczyszczenie/odmulenie. Istniejące przepustki pozostaną bez zmian. W miejscach gdzie będzie to wymagane należy przebudować kolidujące z sieciami energetycznymi i teletechnicznymi. Na całej inwestycji należy wykonać oznakowanie pionowe, poziome.

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych odwadniających, które podczas realizacji inwestycji zostaną odnowione, a w dalszej części realizacji zadania obsiane trawą wysoko koszoną zapewniającą odpowiednią filtrację. Utrzymanie zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzenia wód opadowych tzn. do rowów drogowych.

Konstrukcja jezdni

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 3 cm
- w-wa wiążąco - profilująca z betonu asfaltowego AC11W 4 cm
- w-wa podbudowy z ksm 0/31,5 mm 20 cm
- istn. konstrukcja drogi

Jezdnia - poszerzenie

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 3 cm
- w-wa wiążąco - profilująca z betonu asfaltowego AC11W 4 cm
- w-wa podbudowy z ksm 0/31,5 mm 20cm
- w-wa odsączająca z piasku lub pospółki 20 cm

Konstrukcja pobocznych umocnionych

- nawierzchnia z KSM 0/31,5 mm 15 cm

Konstrukcja zjazdów na posesie

- w-wa nawierzchnia z ksm 0/31,5 mm 20 cm
- w-wa odsączająca z piasku lub pospółki 10 cm

Wykopy na terenie budowy będą wykonywane na głębokość: około 0,3-0,5 m – dotyczy

elementów drogi takich jak zjazdy, około 0,70-1,00 m dotyczy rowów drogowych/przepustów. Wykopy te nie będą wymagały odwodnienia, gdyż w większości będą prowadzone po śladach istniejących elementów infrastruktury, na względnie płytkich głębokościach.

Na w/w inwestycji grupa nosności podłoża to G2-G3, zbudowana z piaszczystych gruntów nasypowych zalegających na rodzimych twardestwowych glinach morenowych i średnio zagęszczonych piaskach.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu ze względu na fakt, że droga istnieje już od wielu lat, a jej przebudowa nie wpłynie na w/w parametr.

Na terenie budowy w razie konieczności należy zabezpieczyć wykopy, rowy przed możliwością wpadania do nich zwierząt, w szczególności psów. W miejscach ewentualnej wzmoczonej migracji psów, teren budowy należy zabezpieczyć przed możliwością dostania się zwierząt za pomocą tymczasowych płotków, siatek lub folii wygradzających. W przypadku zastosowania siatek oczka powinny mieć średnicę nie większą niż 0,5cm. Wygradzenie o wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnie terenu winno być zaopatrzone w przewieszkę o dł.10 cm skierowaną na zewnątrz od placu budowy a zakopane na głębokość co najmniej 10 cm. Przy braku możliwości zabezpieczenia terenu budowy należy dokonywać systematycznych przeglądów takich miejsc z ewentualnym odłowem uwieczonych zwierząt

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

WARIANT ZEROWY

Wariant polega na niepodjęciu przedsięwzięcia. W takim przypadku funkcjonalność obszaru pozostaje na dotychczasowym niskim poziomie. Teren przeznaczony na poszerzenie drogi nie zostanie wykorzystany. Pozostanie nieulepszona nawierzchnia, w której podczas użytkowania wystąpią zagiębnia, nierówności. Wystąpią niekontrolowane zrzuty wód deszczowych na teren graniczący. Poziom bezpieczeństwo ruchu pojazdów mechanicznych pozostanie na bardzo niskim poziomie. Stan drogi nie pozwoli na zmniejszenie emisji spalin, zapylenia oraz hałasu poruszających się pojazdów.

WARIANT I

Zgodny z zakresem prezentowanym w niniejszej karcie. W pełni realizuje cele projektu. Korzystniejszy pod względem środowiskowym ze względu na m.in. uporządkowanie spływu wód opadowych, prawidłowej lokalizacji jezdni, zjazdów. W obrębie drogi nastąpi uporządkowanie bezpieczeństwa ruchu. Przebudowa pozwoli na radykalne zmniejszenie emisji spalin, zapylenia oraz hałasu poruszających się pojazdów.

WARIANT II

Zgodny z zakresem przedstawionym dla wariantu I lecz bez nowej nawierzchni. Wariant ten nie pozwoli na uporządkowanie gospodarki wodami opadowymi zgodnie z wymogami prawa. Zagospodarowanie terenu wykonane zostanie w minimalnym, niezbędnym zakresie. Funkcje publiczne pozostaną ograniczone. Brak nowej nawierzchnia w dalszym ciągu będzie powodowało tworzenie się zastojów wody i ubytków w jezdni i „pylenie” istniejącej nawierzchni nieulepszonej.

Podsumowując - **wybór Wariantu I jest najbardziej korzystny z punktu widzenia ochrony środowiska oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego. Poprawi się także ogólny wizerunek terenu.**

5. Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Etap budowy

- nie jest planowany pobór materiałów miejscowych
- paliwa do sprzętu pobierane z rejestrowanych stacji paliw
- energia elektryczna do oświetlenia zapleczka - podłączenie do ogólnodostępnej sieci
- woda pobierana do zapleczka socjalnego – pobierana na etapie budowy z istn. sieci wodociągowej
- materiały masowe są gromadzone w składach bazowych wykonawcy

Zaplecze zlokalizowane będzie w pasie drogowym w postaci mobilnych barakowozów i

sanitariatów. Przemieszczane będzie wraz z postępowaniem robót budowlanych z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy chronionej przed hałasem (budynki mieszkalne i inwentarskie).

Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać będzie się na zarejestrowanych bazach paliwowych lub stacjach paliw.

Nie przewiduje się składowania materiałów na terenie budowy ze względu na charakter inwestycji. Potrzebne materiały dostarczane będą na bieżąco i bezpośrednio w budowane.

Świadczone przewidziane zapotrzebowanie materiałów i źródła ich pochodzenia

Ilości pochodzenie n/w materiały od atestowanych wytwórców

- beton asfaltowy ok. 7 300 t - wytwórnia rejestrowana
- beton ok. 100 m³ - wytwórnia rejestrowana
- kruszywa ok. 6 100 t - kopalnia rejestrowana
- piasek, żwir ok. 7 000 t - żwirownia rejestrowana
- rury PP, PVC, PE ok. 300 m - hurtownie, składy budowlane
- woda ok. 300 m³ - pobierana na etapie budowy z istniejącej sieci wodociągowej
- paliwa ok. 300 m³ - koncesjonowane stacje paliw
- energia elektryczna do zaplecza - z sieci lokalnej

Ilość sprzętu na budowie

- równiarka szt. 1
- rozładarka mas szt. 1
- walec drogowy szt. 2
- koparka szt. 2
- koparko-ladowarka szt. 2
- zagęszczarki gruntu szt. 2
- samochody ciężarowe szt. 4

Etap eksploatacji

- podczas eksploatacji w/w inwestycji nie będą wykorzystywane: woda, surowce mineralne, paliwa i energia.

6. Rozwiązania chroniace środowisko

6.1. Ochrona powietrza

Etap budowy

Należy wyeliminować przelewianie paliw i innych środków chemicznych na placu budowy. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać będzie się na zarejestrowanych bazach paliwowych lub stacjach paliw. Stosowany sprzęt będzie posiadać atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu. Sprzęt podlegać będzie stałej konserwacji, na terenie głównej bazy wykonawcy poza budowę. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiana pracodawanych olejów, smarów wykonane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w pasie drogowym w postaci mobilnych barakowozów i sanitariatów. Przemieszczane będzie wraz z postępowaniem robót budowlanych z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy chronionej przed hałasem (budynki mieszkalne).

Dla pracowników ustawione zostaną przenośne sanitariaty obsługiwane przez wyspecjalizowaną firmę.

Materiały budowlane nie będą składowane tylko bezpośrednio w budowane. Wykonawca będzie stosował tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi projektowania dróg, ulic i mostów oraz polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności.

Skrócenie czasu prowadzonych prac budowlanych: w miarę możliwości w jak największym stopniu roboty budowlane zmechanizować. Dostosować odpowiednią ilość sprzętu i maszyn na zmianie. Godziny pracy sprzętu i maszyn od 7-18.

Transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do tego przystosowanymi, przykrywanie skrzyn ładunkowych plandekami. Ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy. Zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy.

Nastąpi niewielki wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie - zarówno bezpośrednio na placu budowy jak i w jego sąsiedztwie (pojazdy dostarczające materiały budowlane i transportujące masy ziemne). Stosowany sprzęt będzie posiadać odpowiednie atesty oraz dokumenty dopuszczające do ruchu, a także fabryczne zabezpieczenia przed emisją nadmiaru spalin. Podlegać będzie stałej konserwacji na terenie głównej bazy wykonawcy poza budowę. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiany płynów eksploatacyjnych, wykonane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych.

Intensywność oddziaływania w zakresie emisji pyłów różnej granulacji będzie miała miejsce przy przemieszczaniu mas ziemi pozyskanych podczas korytowania. Materiały budowlane nie będą składowane tylko bezpośrednio w budowane. Wykonawca będzie stosował tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi projektowania dróg, ulic i mostów oraz polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności.

Wzrost emisji węglowodorów i substancji złoonych, nastąpi w wyniku kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchnię drogi. Oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie miało charakter chwilowy i odwracalny.

Czas prowadzonych prac budowlanych będzie ograniczony do pory dnia (godz. 7-18), przy racjonalnym wykorzystaniu tylko niezbędnej ilości maszyn (maksymalnie 8 na jednej zmianie).

- w/w sprzęt będzie pracował w godz. 7 - 18

- max. ilość maszyn na jednej zmianie szt. 8

- mogą wystąpić lokalne i krótkoterminowe zapylenia

- intensywność ruchu jest średnia, ruch samochodów osobowych i pojazdów rolniczych

- zanieczyszczenie powietrza w otoczeniu drogi oprócz czynników bezpośrednio związanych z emisją spalin tj. struktura rodzajowa pojazdów, szybkość i płynność ruchu pojazdów, stan techniczny pojazdów, obciążenie silnika, skład chemiczny paliwa. Zależy również pośrednio od wielu innych czynników, z których najważniejsze to: sposób usytuowania drogi w terenie (na poziomie gruntu, w wykopie, po nasypie) warunki klimatyczne prędkość i kierunek wiatru, stan równowagi atmosfery

- emisja spalin powodowana przez pojazdy, zależna jest oprócz wielkości natężenia od prędkości i sposobu jazdy

- silniki spalinowe emitują przede wszystkim: węglowodory, acetylen, aldehydy, tlenki azotu i węgla, a także związki siarki oraz pewne ilości silnie toksycznego benzo(a)pirenu. Etylina jest źródłem emisji pyłów zawierających 30% związków ołowiu. Obok zanieczyszczeń pyłowych i gazowych związanych ze spalaniem paliw, drogi stanowią również źródło zanieczyszczeń pyłowych i gazowych związanych ze spalaniem paliw, drogi stanowią również źródło zanieczyszczeń pyłowych pochodzących ze ścierania powierzchni asfaltowych i ogumienia - odpady wytwarzane w wyniku prowadzenia planowanych prac remontowych i budowlanych będą systematycznie wywożone z terenu budowy. Wszystkie odpady będą przekazywane z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetworzenia, unieszkodliwiania i recyklingu.

Do zakończenia prac budowlanych oddziaływania w tym zakresie ustąpią.

Tab. Wartości admistretia substancji w powietrzu

Lp.	kod	Rodzaj zanieczyszczenia	Numer CAS	D ₁ [µg/m ³]	D ₂ [µg/m ³]
1	70	NO ₂	10102-44-0	200	40
2	150	CO	630-08-0	30000	-
3	164	węglowodory alifatyczne	-	3000	1000

4	165	węglowodory aromatyczne	-	1000	43
5	137	Pył zawieszony Pm 10	-	280	40

Etap eksploatacji

Nie przewiduje się wzrostu ruchu samochodowego smogodostawczych i osobowych ze względu na istniejącą już drogę.

- nie wystąpi zanieczyszczenie powietrza ze względu na strukturę użytkowania w/w inwestycji

W fazie eksploatacji podstawowymi zanieczyszczeniami charakterystycznymi dla komunikacji samochodowej są: tlenki azotu, wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO₂), powstające podczas spalania paliw w silnikach oraz opary ołowiu, tlenki siarki (SO_x), z przewagą dwutlenku siarki (SO₂), powstające podczas spalania oleju napędowego.

Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ m.in. takie czynniki, jak: rodzaj spalanego paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obarczone są pewnymi błędami. Można się jednak spodziewać, że przebudowa nawierzchni drogi przyczyni się do poprawy płynności jazdy, w związku z czym nie zwiększy się poziom hałasu i emisja zanieczyszczeń powstających podczas eksploatacji drogi w stosunku do stanu istniejącego i nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

6.2. Oddziaływanie hałasu

Hałas, drgania i wibracje

Etap budowy

W trakcie trwania inwestycji w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane będą pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń.

W celu zminimalizowania oddziaływania akustycznego czas prowadzonych prac budowlanych będzie ograniczony do pory dnia (godz. 7-18), przy racjonalnym wykorzystaniu tylko niezbędnej ilości maszyn (maksymalnie 8).

Tab. *Przykładowy poziom emisji hałasu bypowych prac budowlanych*

Rodzaj urządzenia	Typowy poziom hałasu w odległości 7 m od pracującego urządzenia
Zdejmowanie warstwy głebowej sypchacz	87dB (A)
Młot pneumatyczny (np. przy pracach związanych z rozbiórką elem. beton.	90dB (A)
Koparka gąsienicowa	85dB (A)
Pojazdy ciężarowe (wywrotki, pompy betonu, gruszki do transportu betonu)	82dB (A)

Wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie – zarówno bezpośrednio na placu budowy, jak i w jego sąsiedztwie – pojazdy dostarczające materiały budowlane i transportujące masy ziemne. Wzrost emisji pyłów, związanych z transportem i wykorzystywaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia.

Wzrost emisji węglowodorów i substancji zwiomnych, będących wynikiem kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchni drogi.

Oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie miało charakter chwilowy i odwracalny.

Po zakończeniu prac budowlanych oddziaływanie w tym zakresie ustąpi.

Etap eksploatacji

W okresie eksploatacji źródłem hałasu będzie ruch samochodowy. Jego generacja związana jest z dwoma czynnikami: pracą układu napędowego i oddziaływaniem opon z nawierzchnią drogi (hałas toczenia). Biorąc pod uwagę zaobserwowany ruch można określić, że hałas będzie na nieznacznie niższym poziomie, mimo niezmiernego zwiększenia ilości pojazdów, ponieważ jakość nawierzchni ograniczy znacznie emisję hałasu. Inwestycja w większości przebiega przez tereny zabudowane/niezabudowane. Po zakończeniu prac droga nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny. Nie zostana przekroczone wartości dopuszczalnego hałasu w środowisku, określone dla terenów zabudowy zagrodowej, mieszkaniowej (wiorodzinnej) L.Aeq D = 65 dB w porze dziennej oraz L.Aeq N = 56 dB w porze nocnej, natomiast dla zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej L.Aeq D = 61 dB w porze dziennej oraz L.Aeq N = 56 dB w porze nocnej.

6.3. Wody opadowe

Etap budowy

Zanieczyszczone wody opadowe będą pochodziły z odwodnienia drogi. Będą to związki azotu, węglowodory i pyły zawarte między innymi w produktach ścierania opon i nawierzchni, rozproszonych w czasie transportu materiałach sypkich i płynnych, chemikaliach do zwalczania goleddzi oraz paliwach, smarach, olejach itp.

Natężenie ruchu nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód. Wielkość zlewni wody pozostaje bez zmian, wszystkie wody zostają odprowadzone powierzchniowo do istniejącego systemu rowów drogowych

Etap eksploatacji

Projektowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na jakość wód gruntowych ze względu na odwodnienie nawierzchni drogowej.

Uporządkowane spływu wód opadowych sprawi, że po przebudowie tereny, na które oddziałyje droga zostaną uwolnione od napływu nieoczyszczonych wód opadowych z jezdni.

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych odwadniających, które podczas realizacji inwestycji zostaną odnowione. Pod drogą występują również przepusty na ciekach wodnych melioracyjnych, które są w stanie dobrym i nie wymagają ingerencji budowlanej. Utrzymany zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzenia wód opadowych.

Tereny utwardzone - nawierzchnia asfaltowa, betonowa - 12 000,00 m² [1,2ha]

Pobocza, teren zielone 2400,00mx1,00mx2 +2400,00mx6,75mx2 = 18 600,00 m² [1,90ha]

q – natężenie deszczu (dm³/s/ha)

F – powierzchnia zlewni

ψ – współczynnik spływu powierzchniowego, *φ* – współczynnik opóźnienia

Ilość ścieków opadowych dla nawierzchni utwardzonej

$Q = q \times F \times \psi \times \phi$

$Q1 = 15 \times 1,20 \times 0,9 \times 0,75$

$Q1 = 12,15 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$

Dla deszczu jednorocznego

$Q1 = 77 \times 1,20 \times 0,9 \times 0,75$

$Q1 = 62,37 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$

Dla deszczu nawalnego

$Q1 = 130 \times 1,20 \times 0,9 \times 0,75$

$Q1 = 105,30 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$

Tereny zielone i pozostałe - pobocza

$$Q2 = 15 \times 1,9 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q2 = 3,21 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Dla deszczu jednorocznego

$$Q2 = 77 \times 1,9 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q2 = 16,46 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Dla deszczu nawalnego

$$Q2 = 130 \times 1,9 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q2 = 27,79 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Ilość ścieków opadowych

$$\text{Razem} = Q1 + Q2 = 12,15 + 3,21 = 15,36 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Dla deszczu jednorocznego

$$\text{Razem} = Q1 + Q2 = 62,37 + 16,46 = 78,83 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Dla deszczu nawalnego

$$\text{Razem} = Q1 + Q2 = 105,3 + 27,79 = 133,09 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

6.4. Odpady

Etap budowy

Wszystkie odpady będą bieżąco przekazywane z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu, a co za tym idzie nie dojdzie do jakichkolwiek zagrożeń, gdyż odpady będą bieżąco usuwane z terenu inwestycji. Dodatkowo odpady będą segregowane według pochodzenia, nie dojdzie do zmieszania się różnych rodzajów odpadów. Następnie dana grupa odpadów zostanie przekazana na bieżąco z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu. Roboty wykonywane będą w porze dziennej i przesuwać się będą linowo. Po zakończeniu danego etapu budowy, teren zostanie uprzątnięty i doprowadzony do stanu, który będzie umożliwiał poruszanie się. Sprzęt budowlany musi posiadać aktualne przeglądy i być dopuszczony do pracy. Wszelkie prace serwisowe muszą być wykonywane poza placem budowy w miejscach do tego przeznaczonych na terenie Wykonawcy. Pracownicy będą wyposażeni w środki absorbujące takie jak sorbent, które w przypadku jakichkolwiek awarii sprzętu zneutralizują dany wyciek. Tankowanie pojazdów musi odbywać się poza terenem budowy w miejscach do tego przeznaczonych. Wszelkie prace budowlane muszą być wykonywane zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, bezpieczeństwa i ochrony pracy. Pracownicy będą prowadzić prace w sposób uniemożliwiający przedostawanie się odpadów do środowiska. Kierownik budowy będzie dokładał wszelkich starań aby prace były prowadzone w taki sposób aby w jak największym stopniu zabezpieczyć środowisko. Technologia prowadzonych prac w jak największym stopniu musi odpowiadać wymogom ochrony środowiska.

Wszystkie odpady będą przekazywane z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu. - niewielkie ilości zanieczyszczonej ziemi (zanieczyszczenie ma miejsce obecnie i spowodowane jest eksploatacją drogi – spaliny, paliwa i oleje samochodowe) zostaną wywiezione na rejestrowane wysypisko wskazane przez inwestora.

- przewiduje się utworzenie zaplecza budowy w pasie drogowym w postaci mobilnego barakowozu i sanitariatu w celu swobodnego przemieszczania wraz z postępowaniem robót budowlanych

- w celu zabezpieczenia potrzeb bytowych pracowników zostanie ustawiony przenośny sanitariat obsługiwany przez wyspecjalizowaną firmę,

- niewielkie ilości odpadów komunalnych z zaplecza budowy wywiezie wykonawca na rejestrowane

wysypisko śmieci

- nie przewiduje się składowania materiałów na terenie budowy ze względu na charakter inwestycji, potrzebne materiały dostarczane będą na bieżąco i bezpośrednio wbudowane

- przegładę maszyn budowlanych, wymianę pracowniczych olei, smarów wykonawca zleca autoryzowanemu stajom diagnostycznym

- w trakcie budowy nie powstają odpady niebezpieczne

Tab. *Możliwe rodzaje wytwarzanych odpadów – etap budowy* *odpady niebezpieczne

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu
1.	Odpady betonu oraz gruz betonowy	17 01 01
2.	Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje niebezpieczne	17 01 06*
3.	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81
4.	Asfalt	17 03 02
5.	Żelazo i stal	17 04 05
6.	Gleba i ziemia	17 05 04
7.	Tłuczeń	17 05 08
8.	Nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01

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

- odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej: gruz betonowy i ceglany

- odpady asfaltów, smół i produktów smołowych (dot. drogi)

- gleba i ziemia w tym urobek z pogiębienia

- inne odpady np. opakowania po używanych substancjach chemicznych, odpady komunalne

Dodatkowo odpady będą segregowane według pochodzenia, nie dojdzie więc do zmieszania się różnych ich rodzajów. Po zakończeniu danego etapu budowy, teren zostanie uprzątnięty i doprowadzony do stanu, który będzie umożliwiał poruszanie się.

W celu zabezpieczenia potrzeb bytowych pracowników zostanie ustawiony przenośny sanitariat obsługiwany przez wyspecjalizowaną firmę.

Prognozowane ilości odpadów (Mg)

- kruszywo – 70 Mg

- beton – 10 Mg

- humus – 200 Mg

- piasek – 200 Mg

W trakcie trwania inwestycji nie wystąpią odpady, które będą zagospodarowane na miejscu. Wszystkie odpady będą przekazywane z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu.

- sposób planowanego magazynowania – odpady wywożone z terenu budowy

- miszankę bitumicznych przez podmioty mające uprawnienia do przetwarzania i recyklingu,

jednakże na danej inwestycji nie wystąpią odpady, które będą zagospodarowane na miejscu.

- jakie odpady będą zagospodarowane na miejscu na etapie realizacji inwestycji – nie występują

takie odpady

Etap eksploatacji

Podczas eksploatacji drogi przewiduje się występowanie następujących rodzajów odpadów:

- odpady uliczne i z pielęgnacji zieleni

- odpady elektryczne i elektroniczne

- inne odpady powstające podczas prac związanych z konserwacją elementów dróg

dzisiejszy określić, kto będzie wykonawcą robót.

Jednocześnie informujemy, iż wykonawca robót zobowiązany jest do wdziałania i oznakowania miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia:

zagospodarowanie placu budowy i zapleczka zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, zapleczka budowy nie będzie zlokalizowane w pobliżu wód powierzchniowych jak również w pobliżu zabudowy mieszkaniowej

zapleczka budowy powinno znajdować się na terenie utwardzonym

oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy

oznakowanie punktu pierwszej pomocy z apteczka.

Przechowywanie i przemieszczanie materiałów, wyrobów, substancji i preparatów niebezpiecznych:

- wszystkie odpady będą wywożone z terenu budowy

Zapewnienie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie poprzez:

- bezpieczną i sprawną komunikację w obrębie budowy, zabezpieczenie ciągów komunikacyjnych znajdujących się wokół budowy przed możliwością stworzenia niebezpieczeństwa dla osób postronnych.

Analiza inwestycji pod względem zapewnienia migracji zwierząt

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu ze względu na fakt, że droga istnieje już od wielu lat, a jej przebudowa nie wpłynie na w/w parametr. Droga istnieje od wielu lat, kolizje z udziałem zwierząt (wolno żyjących) nie zdarzają się w związku z tym wnioskuję się, że zwierzęta nie mają tras migracyjnych w obszarze planowanej inwestycji. Na terenie projektowanej drogi Zarządca Drogi nie ustawił znaków „dzikie zwierzęta”, które ostrzegają kierowców o ewentualnym niebezpieczeństwie, co za tym idzie teren ten jest wolny od tego typu zdarzeń drogowych. Na danym odcinku inwestycji nie zaobserwowano masowego rozjeżdżania zab., jaszczurek i jeży.

Na terenie budowy w razie konieczności należy zabezpieczyć wykopy, rowy przed możliwością wpadania do nich zwierząt, w szczególności płazów. W miejscach ewentualnej wzmożonej migracji płazów, teren budowy należy zabezpieczyć przed możliwością dostania się zwierząt za pomocą tymczasowych płotków, siatek lub folii wygradzających. W przypadku zastosowania siatek oczka powinny mieć średnicę nie większą niż 0,5cm. Wygradzenie o wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnie terenu winno być zaopatrzone w przewieszkę o dł.10 cm skierowaną na zewnątrz od placu budowy a zakopane na głębokość co najmniej 10cm. Przy braku możliwości zabezpieczenia terenu budowy należy dokonywać systematycznych przeglądów takich miejsc z ewentualnym odłowem uwięzionych zwierząt.

7. Rodzaje i ilość wprowadzanych substancji do środowiska

lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

7.1. Ilość i sposób odprowadzanych ścieków socjalno-bytowych:

- nie dotyczy

7.2. Ilość i sposób odprowadzanych ścieków technologicznych:

- nie dotyczy

7.3. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

- na przebudowywanym odcinku wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo do istniejących rowów drogowych trawiastych, które należy odtworzyć

7.4. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z opadami:

W trakcie eksploatacji obiektu objętego przedsięwzięciem mogą wystąpić materiały opadowe powstałe z zanieczyszczeń stałych jezdni, zjazdów, w skład których wchodzi: kurz drogowy i inne drobne zanieczyszczenia przypadkowe w formie papieru lub folii i liści – usuwane w takcie bieżącej konserwacji przez służby administratora drogi.

Nie zmieniają się stosunki między ludzkie tj. podział siedlisk, połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp., a wręcz przeciwnie przyczyni się do poprawy stopnia skomunikowania bezpośredniego otoczenia drogi pod względem ruchu

Likwidacja nierówności jezdni, ułożenie nawierzchni wpłynie na zmniejszenie hałasu powodowanego przez samochody. Przebudowa jezdni wpłynie na zmniejszenie zapylenia powodowanego przez pojazdy i maszyny.

Wody spływające z powierzchni drogi, będą odprowadzane powierzchniowo do odnawianych rowów drogowych. Występujące pod drogą przepusty, które są w stanie dobrym nie wymagają ingerencji budowlanej.

Inwestycja nie spowoduje w żadnym stopniu zmiany przeznaczenia terenu objętego pasem drogowym a jedynie poprawi stan techniczny istniejącej nawierzchni, podniesie komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu kierowców.

7.5. Ilość, rodzaje zainstalowanych i planowanych urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwości (np. odory)

- nie dotyczy

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Mając na uwadze położenie inwestycji oraz wielkość przewidywanej emisji komunikacyjnej uważa się, że nie będzie ona miała znaczenia w sensie oddziaływania transgranicznego.

W/w droga istnieje od wielu lat i przebiegać będzie po tym samym śladzie i nie ma konieczności projektowania przejść dla zwierząt. Szlaki wędrowne zwierząt omijają przedmiotową inwestycję.

9. Obszary podlegające ochronie przyrody

Planowa inwestycja graniczy z obszarem chronionego krajobrazu OCHK Przyrzecze Skrzy Prawej

- obszary wodno - błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych: brak

- obszary wybrzeży: brak

- obszary górskie i leśne: brak

- obszary objęte ochroną, tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych: brak

- obszary przylegające do jezior: brak

- obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – brak

- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej: brak

- gęstość zaludnienia: mała

- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone: brak

- korytarz ekologiczny - "Dolina Wisły - Lasy Lidzbarskie" GkPnC - 13A.

Planowana inwestycja przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi w obrębie, którego nie występują chronione siedliska fauny i flory.

Teren, na którym planowane jest przedsięwzięcie leży na obszarze Regionu Wodnego

Dolnej Wisły, który należy do Dorzecza Wisły, Obszar Regionu Wodnego Dolnej Wisły jest

administrowany przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Rada Ministrów Rozporządzeniem z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu

gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły przyjęła Plan gospodarowania wodami na

obszarze dorzecza Wisły stanowiący aktualizację dotychczasowego Planu gospodarowania wodami

na obszarze dorzecza Wisły.

I. Identyfikacja jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) w rejonie inwestycji

WODY PODZIEMNE

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitych części wód podziemnych

o nazwie JCWPd nr 46

Ogólna charakterystyka środowiskowa JCWPD nr 46:

- Kod JCWPD: PLGW200046
 - Powierzchnia JCWPD: 648,30 km²
 - Typ warstwy wodonośnej: porowata podziemna warstwa wodonośna, krzemionkowa
 - Stratygrafia: czwartorzęd,
 - Litologia: piaski, żwiry
 - Liczba poziomów wodonośnych: 2
 - Obszar dorzecza: dorzecze Wisły
 - Region wodny: Dolnej Wisły
- Ocena stanu JCWPD nr 46:
- ocena stanu wód:
- stan ogólny: dobry
 - stan ilościowy: dobry
 - stan chemiczny: dobry
 - ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych: niezagrażona
 - przyczyna zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych: brak
 - derogacje (odstępstwa): nie stwierdzono
 - uzasadnienie derogacji: nie stwierdzono

Zasadnie z ustawa Prawo wodne i Ramowa Dyrektywa Wodna celem środowiskowym dla jednolitej części wód podziemnych jest:

- ◆ zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do wód podziemnych zanieczyszczeń;
- ◆ zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa stanu wód podziemnych;
- ◆ ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie dobrego stanu chemicznego i ilościowego tj. nienaruszanie równowagi pomiędzy poborem a zasileniem tych wód.

II. Identyfikacja jednolitej części wód podziemnych (JCWP) w rejonie inwestycji

WODY POWIERZCHNIOWE

Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia znajduje się na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych:

- 1) Nazwa JCWP-Mieść od wypływu z jeziora Likieckiego do wypływu z jeziora Skepskiego Małego
- Kod: PLRW20002327943

- Typologia 23

- Status JCW wstępny: naturalna
- Status JCW ostateczny: naturalna
- Zmiany hydromorfologiczne uzasadniające wyznaczenie: nie dotyczy
- stan ekologiczny dobry
- stan chemiczny - dobry
- Odstępstwo: nie dotyczy
- Rodzaj odstępstwa: nie dotyczy
- Termin osiągnięcia celów środowiskowych: do 2015 r.
- Uzasadnienie odstępstwa: nie dotyczy

Właściwe prowadzenie robót spowoduje, że przebudowa i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych ani podziemnych, przez co nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego wód powierzchniowych i podziemnych, jak

również nie będzie miała negatywnego wpływu na cele środowiskowe dotyczące stanu ilościowego wód powierzchniowych i podziemnych.

ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI NA KLIMAT TERAZ I W PRZYSZŁOŚCI

Realizacja planowanego przedsięwzięcia polegająca na przebudowie w/w drogi nie będzie miała wpływu lub będzie on niezauważalny dla klimatu. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać będzie się na zarejestrowanych bazach paliwowych lub stacjach paliw. Stosowany sprzęt będzie posiadać atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu. Sprzęt podlegać będzie stałej konserwacji, na terenie głównej bazy wykonawcy poza budową. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiana pracowniczych olei, smarów wykonane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych.

Po zakończeniu realizacji inwestycji poprawią się warunki przejazdu, co pozwoli na zmniejszenie ilości spalin, hałasu i pyłów wprowadzanych do środowiska (czas przejazdu pojazdów znacznie się skróci). Ruch pojazdów po w/w drodze będzie bardziej płynny, a ulepszona nawierzchnia, jezdni ograniczy hałas, unoszenie pyłu, kurzu, zmniejszy się ilość spalin, a co za tym idzie ilość substancji szkodliwych (emisja gazów cieplarnianych) wprowadzanych do środowiska mogących negatywnie wpływać na zmiany klimatyczne. Na przedmiotowym odcinku drogi nie będzie dokonywana wycinka drzew, co za tym idzie ilość substancji szkodliwych (emisja gazów cieplarnianych) pochłanianych pozostanie bez zmian. Nie przewiduje się wzrostu ruchu samochodowego ze względu na istniejącą już drogę.

Przewidywane zmiany klimatu na przedsięwzięcie w perspektywie długoterminowej oraz odporność przedsięwzięcia i jego zdolność poradzenia sobie ze skutkami zmian klimatu

- ekstremalne zjawiska pogodowe powodowane zmianą klimatu, mogą mieć wpływ na istniejący drzewostan. Pojedyncze drzewa mogą zostać powalone przez silne poddmuchy wiatru. Wywrócone drzewa wraz z systemem korzeniowym mogą spowodować uszkodzenie konstrukcji jezdni, uszkodzenie mienia – pojazdów poruszających się po drodze oraz stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia użytkowników korzystających z drogi. W związku z powyższym należy dokonać wycinki drzew które w przyszłości mogą zagrażać zdrowiu i życiu użytkowników drogi

- zaniechanie przedsięwzięcia będzie miało większy negatywny wpływ na klimat, ponieważ przy istniejącym stanie drogi pojazdy poruszają się wolniej, ruch nie jest płynny, co powoduje większe zużycie paliwa, okładzin klocków hamulcowych. Obecna sytuacja skutkuje wprowadzaniem do środowiska większej ilości zanieczyszczeń w postaci hałasu, pyłów i spalin w tym gazów cieplarnianych, mających wpływ na zmiany klimatyczne.

Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny.

10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Planowana przebudowa drogi przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

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 planowanymi przedsięwzięciami

Nie dotyczy

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Opisano w punkcie 6.6

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

Opisano w punkcie 6.4

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W ramach inwestycji nie przewiduje się prac rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Nie przewiduje się frezowania/rozbiórki głównego ciągu drogi z uwagi na istniejącą nawierzchnie gruntowo – tłuczniową (wszystkie nowe warstwy asfaltu będą wbudowane na istniejącej nawierzchni).

Podsumowanie

W/w inwestycja nie wpłynie na walory przyrodnicze i krajobrazowe, biorąc pod uwagę istniejące użytkowanie terenu. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny.

Ponadto skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz wykorzystywanie zasobów naturalnych, emisji jak też występowanie innych uciążliwości jest znikome.


Wójt Gminy
Anietrzewo