

Spis treści:

I. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia	3
II. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną	6
III. Rodzaj technologii	10
IV. Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego	12
V. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii	13
VI. Rozwiązania chroniące środowisko	14
VII. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko	20
VIII. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i gleby	24
IX. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	24
X. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia	24
9.1) Formy ochrony przyrody i przedmioty ich ochrony	25
9.2) Korytarze ekologiczne	28
XI. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej	28
XII. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem	28
XIII. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej	28
XIV. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko	28
XV. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko	33

Niniejsza karta informacyjna, przygotowana do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, sporządzona została zgodnie z zapisami 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r. poz. 247).

I. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

1. Opis usytuowania przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie pn.: „Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1007F Szlichtyngowa - Wyszaków”, zlokalizowane jest na terenie województwa lubuskiego, powiat wschowski, gmina Szlichtyngowa.

Planowana droga będzie miała długość około 2,5 km

W ramach inwestycji istniejąc odcinek drogi zostanie przebudowany oraz rozbudowany. Droga powiatowa będzie posiadała parametry techniczne oraz użytkowe odpowiadające klasie „Z”. W miejscach przebudowy, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dopuszcza się przyjęcie klasy o jeden poziom niższej.

Szerokość projektowanej drogi ma wynosić 6,0 m, Wzdłuż drogi planuje się wykonanie ciągu pieszo – rowerowego o szerokości 2,5 m (netto) poza terenem zabudowanym oraz 3,0 m (netto) na terenie zabudowanym

Wzdłuż odcinka drogi projektuje się wykonanie rowów obustronnych lub jednostronnych przydrożnych, wykonanie przepustów pod zjazdami oraz projektowaną drogą, wykonanie kanalizacji deszczowej oraz budowa zjazdów i budowa powiązań z istniejącymi drogami.

teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest na działkach:

Zestawienie działek:

Dane dotyczące działek (nr, obręb, właściciel: imię i nazwisko, adres):

Planowany zakres prac obejmuje działki:

Zestawienie wszystkich nieruchomości objętych planowanym zakresem prac przedstawione jest w Załączniku nr 1 do karty informacyjnej

Teren objęty obszarem oddziaływania zaznaczony jest w załączniku graficznym kolorem zielonym przerywanym

2. Kwalifikacja przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie pn.: „Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1007F Szlichtyngowa - Wyszaków” kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839). Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62) to jest „...budowa drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32...”. Powyższe wynika z faktu, iż istotą przedmiotowej inwestycji jest budowa drogi o nawierzchni twardej i długości ok. 2,5 km.

Inwestycja przebiegać będzie wzdłuż istniejącego odcinka drogi, a co za tym idzie, planowana inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na zmianę oddziaływania na środowisko. Projektowane działania wpłyną na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, dostosują drogę do parametrów drogi klasy Z (częściowo L), powstanie także ciąg pieszo-rowerowy. Rozpatrując kwalifikację przedmiotowego przedsięwzięcia w oparciu o w/w akty prawne należy uznać, że planowane przedsięwzięcie, ze względu na konieczność przebudowy i rozbudowy drogi o długości około 2,5 km, może kwalifikować się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i jest dla niego wymagana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

3. Opis istniejącego stanu technicznego drogi

Informacje ogólne

Objęty przebudową i rozbudową odcinek drogi o długości około 2,5 km zlokalizowane jest na terenie województwa lubuskiego, powiat wschowski, gmina Szlichtyngowa.

Otoczenie drogi stanowią tereny rolne oraz teren zabudowany.

Jezdnia, pobocza i chodniki

Na rozpatrywanym odcinku drogi, istniejąca droga posiada nawierzchnię z kostki granitowej 9x11 (na odcinku ok. 60m – na terenie zabudowanym w m. Szlichtyngowa) oraz nawierzchnię bitumiczną na pozostałej części. Szerokość jezdni wynosi ok. 6,0 m – w miejscu występowania nawierzchni z kostki granitowej oraz 5,0 – 5,5m w miejscu występowania nawierzchni bitumicznej. Pochylenie podłużne jezdni dostosowana jest do pochylenia terenu. Na rozpatrywanym odcinku drogi wstępują obustronne pobocza gruntowo – trawiaste o nieregularnej szerokości.

Wzdłuż lewej krawędzi drogi (na odcinku ok. 230m – na terenie zabudowanym w m. Szlichtyngowa) wykonany jest chodnik z drobnowymiarowej kostki betonowej. Chodnik posiada szerokość ok. 1,50 m netto. Chodnik od jezdni jest oddzielony krawężnikiem betonowym.

Odwodnienie

W chwili obecnej wody opadowe z drogi spływają do biegnących wzdłuż drogi rowów odwadniających.

Skrzyżowania, zjazdy

Wzdłuż istniejącego odcinka drogi występują skrzyżowania z drogami gruntowymi oraz zjazdy utwardzone i nieutwardzone.

Wyposażenie techniczne

Wzdłuż istniejącego odcinka drogi wstępują:

- elementy organizacji i bezpieczeństwa ruchu
- elementy odwodnienia drogi w postaci rowów przydrożnych, przepustów, kanalizacji deszczowej
- oświetlenie drogowe

Infrastruktura techniczna niezwiązana z drogą

Teren objęty opracowaniem uzbrojony jest w sieci podziemne takie jak: kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sieć energetyczna, sieć telekomunikacyjna, sieć wodociągowa, oraz sieci naziemne typu energetycznego i telekomunikacyjnego. W związku z planowanym zakresem robót prawdopodobnie wystąpi konieczność przebudowy niektórych fragmentów istniejących sieci uzbrojenia.

Stan istniejącej nawierzchni

Stan nawierzchni należy ocenić jako dostateczny. Nawierzchnia z kostki granitowej oraz bitumiczna z ubytkami i nierównościami

Odwodnienie nawierzchni nie jest prawidłowe; wpływają na to nieregularne pochylenia poprzeczne nawierzchni, nierówności, zbyt wysokie pobocza utrudniające, a często uniemożliwiające odpływ wody do systemu odwodnienia

4. Szczegółowy zakres inwestycji

Niniejsze zadanie polega na przebudowie i rozbudowie drogi bitumicznej klasy Z (klasy L dla przebudowy) pomiędzy Szlichtyngową a Wyszanowem i ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i płynności ruchu samochodowego oraz zapewnienie bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych, poprzez wykonanie ciągu pieszo – rowerowego.

Na całej długości drogi (za wyjątkiem odcinka z kostki kamiennej) planuje się wykonanie poszerzenia istniejącej konstrukcji drogi do szerokości min. 6,0 m. Wzdłuż drogi planuje się wykonanie ciągu pieszo-rowerowego, o szerokości 2,50 m netto poza terenem zabudowanym oraz 3,0 m na terenie zabudowanym. Należy uwzględnić przesunięcie terenu zabudowanego. Na odcinku ok. 60m – na terenie zabudowanym w m. Szlichtyngowa nie przewiduje się ingerencji w istniejącą nawierzchnię jezdni z kostki kamiennej. Na pozostałym odcinku planuje się wykonanie poszerzenia istniejącej jezdni do szerokości min. 6,0 m. Warstwa ścieralna jezdni będzie wykonana, jako nawierzchnia bitumiczna.

Nawierzchnię ciągu pieszo-rowerowy planuje się wykonać z betonu asfaltowego. Konstrukcja ciągu pieszo-jezdni będzie ograniczona obrzeżami betonowymi. W obrębie obszaru zabudowanego miejscowości Szlichtyngowa i Wyszanów dopuszcza się budowę nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego z drobnowymiarowych elementów betonowych.

Planuje się, że odwodnienie odcinka drogi będzie powierzchniowe do istniejących i nowoprojektowanych trapezowych rowów przydrożnych. W obrębie miejscowości Szlichtyngowa i Wyszanów odwodnienie będzie się odbywało z wykorzystaniem wpustów ulicznych lub ścieków podchodnikowych, jako uzupełnienie odwodnienia przewidziano miejscami wykorzystanie drenażu z kołnierzem kompozytowym.

5. Parametry techniczne

Przyjęto następujące parametry techniczne drogi:

- kategoria drogi – powiatowa,
- klasa drogi – Z (L),
- szerokość jezdni 6,0 m
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego 2,50 netto poza terenem zabudowanym i 3,0 m w terenie zabudowanym
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna, z kostki kamiennej
- przekrój – drogowy,
- odwodnienie – powierzchniowe z elementami kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wody do projektowanych rowów.

6. Opis terenów przyległych do planowanej inwestycji (m. in. z planów zagospodarowania)

Istniejąca droga zostanie rozbudowana i przebudowana. W związku z dostosowaniem drogi do parametrów klasy Z(L) i wykonaniem rowów i ciągu pieszo rowerowego oraz innych elementów wyposażenia drogi zajdzie konieczność poszerzenia pasa drogowego. Tereny przyległe do istniejącego pasa drogowego stanowią tereny rolne, nieużytki, drogi gruntowe oraz tereny zabudowane.

Na obszarze planowanych robót obowiązują częściowo ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego MPZP 002 MPZP 005; MPZP 003; MPZP 010. Inwestycja będzie wykonywana w trybie specustawy drogowej.

Na początku projektowanej inwestycji (w obszarze m. Szlichtyngowa) część terenu inwestycji objęta jest ochroną konserwatora zabytków – nie przewiduję się przekładania istn. nawierzchni kamiennej. W pasie drogowym przedmiotowej drogi znajduje się zaporą czołgowa, nie planuję się jej rozbiórki.

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

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

Porównanie wymiarów istniejącej i planowanej drogi.

Istniejąca jezdnia posiada szerokość od 5,0 m do 6,0 m, w związku z tym jej powierzchnia na omawianym odcinku wynosi około 13 000m², powierzchnia istniejącego pasa drogowego wynosi około 39 000m². Po zrealizowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia, w związku z dostosowaniem drogi do parametrów klasy Z, zwiększona zostanie szerokość jezdni do 6,0 m powierzchnia jezdni wynosić będzie około 14 500 m², powierzchnia ciągu pieszo – rowerowego wynosić będzie około 7 000 m², a powierzchnia pasa drogowego będzie wynosić około 43 500 m².

Procent powierzchni wyłączony z powierzchni biologicznie czynnej.

W związku z koniecznością budowy drogi wraz z wyposażeniem, wyłączone z powierzchni biologicznie czynnej zostanie około 0,85 ha terenów zielonych.

2. Lokalizacja względem obszarów: wodno-błotnych, o płytkim zaleganiu wód podziemnych (w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek)

W bezpośrednim otoczeniu brak jest obszarów wodno-błotnych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w odległości ok 1,0 km znajdują się ujście rzeki Barycz.

W bezpośredni otoczeniu znajduje się Obszar Specjalnej Ochrony Natura 2000 – Łęgi Odrzańskie.

Inwestycja częściowo leży na Obszarze Chronionego Krajobrazu – Dolina Baryczy. Inwestycja nie będzie miała żadnego wpływu na w/w obszary.

- 3. Lokalizacja względem obszarów: leśnych, objętych ochroną (w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych), przylegających do jezior**

Obszary leśne

Inwestycja nie będzie przebiegać przez obszary leśne

Obszary objęte ochroną

Lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia względem obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142, 10, 650) omówiona została w rozdziale IX.

Strefy ochronne ujęć wód

W bezpośrednim otoczeniu przedmiotowej inwestycji nie występują strefy ochrony ujęć wody.

Obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

Inwestycja częściowo leży na obszarze GZWP – nr 303 „Pradolina Barycz – Głogów (E)”

Inwestycja nie będzie miała żadnego wpływu na GZWP

- 4. Lokalizacja względem obszarów: wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną**

Inwestycja częściowo znajduje się na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk, lub siedlisk przyrodniczych, objętych ochroną.

– Dolina Baryczy

Inwestycja nie będzie miała żadnego wpływu na obszary wymagające specjalnej ochrony

Szerzej lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia względem obszarów podlegających ochronie omówiona została w rozdziale X.

- 5. Lokalizacja względem obszarów: na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia**

W rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia brak jest obszarów, na których standardy, jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

- 6. Lokalizacja względem obszarów: o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne**

Na początku projektowanej inwestycji (w obszarze m. Szlichtyngowa) część terenu inwestycji objęta jest ochroną konserwatora zabytków – nie przewiduję się przekładania istn. nawierzchni kamiennej. W pasie drogowym przedmiotowej drogi znajduje się zaporą czołgowa, nie planuję się jej rozbiórki.

7. Lokalizacja względem zabudowy mieszkaniowej, informacje o gęstości zaludnienia

Droga przebiega przez tereny niezabudowane oraz zabudowane. Gęstość zaludnienia w gminie Szlichtyngowa wynosi około 51 osób na 1 km².

8. Lokalizacja względem obszarów: uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej

Inwestycja nie znajduje się na terenie uzdrowiska i terenie ochrony uzdrowiskowej. Najbliżej położony względem omawianego odcinka obszar uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej znajduje się w województwie zachodniopomorskim około 125 km.

9. Lokalizacja względem obszarów: wód (JCW) i informacja o obowiązujących dla nich celach środowiskowych

Zgodnie z rozdział VI.

10. Lokalizacja zaplecza budowy; należy uwzględnić odległości od terenów chronionych akustycznie, zbiorników i cieków wodnych

Na poziomie prowadzenia prac projektowych projektant nie jest w stanie jednoznacznie określić gdzie Wykonawca robót stworzy plac pod bazę materiałową i sprzętową i zaplecze budowy. W oparciu o wcześniejsze nasze doświadczenia z realizacji podobnych inwestycji można stwierdzić, że taki zakres robót praktycznie nie wymaga stworzenia zaplecza budowy, gdyż materiały wykorzystywane do budowy są dowożone i wbudowywane na bieżąco, a sprzęt codziennie transportowany na teren budowy.

W przypadku gdyby Wykonawca chciał zlokalizować zaplecze budowy powinien on spełniać warunki określone poniżej. Proponuje się ewentualne wykonanie zaplecza budowy na części działki nr 364 obręb Dryżyna.

Wykonawca na terenie ewentualnego zaplecza powinien być wyposażony w odpowiednie środki (maty i środki absorpcyjne), służące do miejscowej i szybkiej neutralizacji zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi. Takie rozwiązanie praktycznie eliminuje możliwość zanieczyszczenia istniejącego terenu. Dodatkowo Wykonawca robót powinien być w stałym kontakcie z odpowiednimi służbami ratowniczymi (np. Państwowa Straż Pożarna) na wypadek, gdyby nie mógł sobie sam poradzić z ewentualnie powstałym zagrożeniem dla środowiska. Ścieki bytowe, wytworzone przez pracowników, powstające w trakcie prowadzenia robót, będą odprowadzone do szczelnych zbiorników na nieczystości np. typu TOY TOY. W trakcie trwania prac budowlanych nieczystości będą wywożone do odpowiednich punktów przyjmowania ścieków. Woda na potrzeby bytowe pracowników będzie dostarczana beczkowożem.

Gdyby w trakcie prowadzenia prac budowlanych zaszła konieczność zorganizowania zaplecza budowy, to wykonawca robót budowlanych powinien zapewnić doprowadzenie na teren budowy wody do celów technologicznych i sanitarnych oraz odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.

Nie należy organizować baz postojowych maszyn, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac, w pobliżu rowów przydrożnych. Należy zachować wolną strefę wokół rowów równą co najmniej 10 m. Zaplecza budowy należy lokalizować na terenie możliwie utwardzonym, zabezpieczonym przed oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne, poza terenami

chronionymi przed hałasem. W przypadku prowadzenia prac budowlanych jedynie w ciągu dnia dopuszcza się zlokalizowanie zaplecza w pobliżu terenów chronionych mieszkaniowych.

Przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowy należy wykluczyć jej lokalizację w miejscach występowania wód gruntowych oraz w pobliżu cieków i systemów melioracyjnych.

11. Opis występującej fauny i flory w zasięgu oddziaływania (bezpośredniego i pośredniego)

W rozdziale zawarto informację o gatunkach stwierdzonych na etapie przeprowadzenia inwentaryzacji w okresie luty, marzec 2021 r.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, polegające na budowie drogi, znajduje się w obszarze użytkowanej drogi i w obszarze tym występuje niewielkie pokrycie szatą roślinną. Szata roślinna występuje jedynie na poboczach drogi i częściowo na terenach przyległych do drogi. Są to ubogie fitocenozy, na które składają się przedstawiciele wiechlinowatych, pospolite gatunki roślinności ruderalnej. Wieloletnie poddawanie tych terenów wpływom antropomorficznych, związanych z komunikacją samochodową pracami rolnymi, wpłynęło wysoce negatywnie na roślinność przydrożną. Pobocza drogi nie prezentują wysokiej wartości przyrodniczej. Świat roślin reprezentują ugrupowania roślinności ruderalnej oraz segatalnej. Na terenach tych również dominują rośliny z rodziny wiechlinowatych, z dużym udziałem pospolitych chwastów. Występują tu : osty, rumianek polny, skrzyp polny, wrotycz pospolity, wilczomlec sosnka, pięciornik gęsi, gatunki lucerny, koniczyn, bylica pospolita, chaber bławatek, krwawnik pospolity, oraz inne dość pospolite gatunki.

Występują drzewa przydrożna – klony pospolity

W bezpośrednim otoczeniu jezdni drogowej nie obserwowano żadnych większych zwierząt takich jak sarny, jelenie czy dziki.

*Na odcinku planowanej inwestycji stwierdzono aktywność m.in.: sikor (bogotka *Parus major*, modra *Cyanistes caeruleus*, sikora uboga *Poecile palustris*), drozdów (kos *Turdus merula*, śpiewak *Turdus philomelos*), zięba *Fringilla coelebs*) oraz krukowatych (sójka *Garulus glandarius*). Odnotowano obecność, kosa *Turdus merula*, rudzika *Erithacus rubecula*, wilgi *Oriolus oriolus*.*

W trakcie prowadzonego rozpoznania przyrodniczego nie stwierdzono obecności gatunków roślin i zwierząt podlegających ochronie, mogących ulec zniszczeniu lub uszkodzeniu w trakcie prowadzonych robót.

11.1. Informacje dotyczące populacji lęgowych ptaków w zadrzewieniu przydrożnym (tj. drzewach i krzewach), a także w obiektach budowlanych lub budowlach zlokalizowanych w pasie drogowym

W obrębie planowanych robót występują zadrzewienia przydrożne, nie stwierdzono miejsc lęgowych ptaków.

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, z uwagi na zakres prac, planuje się przeprowadzenia wycinki niewielkiej ilości krzewów oraz drzew (ok. 10 szt.). Planuje się zerwanie humusu w miejscu projektowanej drogi. W pasie drogowym w okolicy działki 233/3 istnieje betonowa zapor przeciwczołgowa. W pasie drogowym wstępują również sieci uzbrojenia terenu. W ramach inwestycji planuje się wykonać nasadzenia drzew miododajnych (lipa) w ilości ok. 215 szt.

11.2. Informacje dotyczące populacji płazów w przypadku występowania siedlisk dogodnych dla rozrodu lub migracji płazów (rowy melioracyjne, zbiorniki, tereny leśne lub podmokłe, łąki, nieużytki)

W obrębie przedmiotowego przedsięwzięcia brak jest dogodnych siedlisk dla rozrodu, migracji lub też bytowania płazów.

11.3. Informacje dotyczące populacji nietoperzy wykorzystujących zadrzewienia przydrożne lub sąsiadujące zbiorowiska leśne, a także w obiektach mostowych

W obrębie pasa drogowego nie stwierdzono chronionych gatunków nietoperzy.

11.4. Grzyby i porosty

W obrębie planowanych robót nie stwierdzono chronionych grzybów i porostów.

III. Rodzaj technologii

1. Opis przewidywanego zakresu prac

Planowany do przebudowy oraz rozbudowy odcinek drogi powiatowej nr 1007F to droga klasy Z (klasy L – dla odcinków przebudowy). Na całej długości drogi (za wyjątkiem odcinka z kostki kamiennej) planuje się wykonanie poszerzenia istniejącej konstrukcji drogi do szerokości min. 6,0 m. Wzdłuż drogi planuje się wykonanie ciągu pieszo-rowerowego, o szerokości 2,50 m netto poza terenem zabudowanym oraz 3,0 m na terenie zabudowanym. Nie przewiduje się ingerencji w istniejącą nawierzchnię jezdni z kostki kamiennej. Na pozostałym odcinku planuje się wykonanie poszerzenia istniejącej jezdni do szerokości min. 6,0 m. Warstwa ścieralna jezdni będzie wykonana, jako nawierzchnia bitumiczna.

Nawierzchnię ciągu pieszo-rowerowy planuje się wykonać z betonu asfaltowego. Konstrukcja ciągu pieszo-jezdni będzie ograniczona obrzeżami betonowymi. W obrębie obszaru zabudowanego miejscowości Szlichtyngowa i Wyszaków dopuszcza się budowę nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego z drobnowymiarowych elementów betonowych.

Planuje się, że odwodnienie odcinka drogi będzie powierzchniowe do istniejących i nowoprojektowanych trapezowych rowów przydrożnych. W obrębie miejscowości Szlichtyngowa i Wyszaków odwodnienie będzie się odbywało z wykorzystaniem wpustów ulicznych lub ścieków podchodnikowych, jako uzupełnienie odwodnienia przewidziano miejscami wykorzystanie drenażu z kołnierzem kompozytowym.

Projektowana konstrukcja drogi dla obciążenia ruchem min. KR2.

Projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni:

- warstwa ścieralna bitumiczna
- warstwa wiążąca bitumiczna
- warstwy wyrównawcza bitumiczna
- siatka do nawierzchni bitumicznych nad poszerzeniem
- frezowanie profilujące, skropienie, oczyszczenie uzupełnienie ubytków
- podbudowa z kruszywa na poszerzeniach
- stabilizacji z gruntocementu na poszerzeniu

Inwestycja obejmuje:

- oczyszczenie pasa drogowego
- rozbiórka istniejących warstw jezdni i pobocza
- usunięcie warstwy humusu,
- wycinka drzew
- wykonanie planowanego zakresu robót ziemnych (wykopy, nasypu), umożliwiającego odpowiednie ukształtowanie niwelety drogi w planie i po wysokości,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych drogi,
- wykonanie ciągu pieszo-rowerowego
- wykonanie zjazdów i połączenia z istniejącymi drogami gruntowymi poprzez wykonanie zjazdów lub skrzyżowań
- wykonanie przepustów pod zjazdami
- wykonanie rowów przydrożnych,
- wykonanie profilowania istniejących rowów
- wykonanie elementów odwodnienia drogi,
- przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu
- wykonanie kanału technologicznego
- zahumusowanie i obsianie trawą powierzchni nasypów i skarp rowów,
- wykonanie przepustu drogowego
- montaż niezbędnych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne itp.),
- wykonanie prac związanych z estetyką i uporządkowaniem pasa drogowego,
- nasadzenie drzew miododajnych
- wykonanie chodnika z kostki betonowej
- wykonanie poboczy
- wykonanie drenażu
- wykonanie muru oporowego lub umocnienia skarp płytami ażurowymi

2. Struktura ruchu

Strukturę ruchu samochodowego na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej Nr 324 oparto na danych z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 przeprowadzonego na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich zawartych w „Podsumowaniu wyników GPR 2015 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich” (Krzysztof Opoczyński, Warszawa, maj 2016, Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o.). Odcinek pomiarowy Szlichtyngowa -/DK 12/ Gr. Woj.

Tabela 1 Struktura ruchu w 2015 r

Rok	SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobus y	Ciężniki rolnicze
					bez przycz.	z przycz.		
	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę
2015	2621	13	1827	344	124	283	15	15

Przyjęto dla przedmiotowej drogi SDR na poziomie 50 % jak dla DW 324 odcinek Szlichtyngowa -/DK 12/ Gr. Woj. ze zwiększeniem o 100% w perspektywie 20 lat

3. Wycinka roślinności przydrożnej (drzew i krzewów)

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę ok. 10 drzew przydrożnych, przewiduje się wycinkę niewielkiej ilości krzewów. Planuje się wykonanie nasadzenia drzew miododajnych (lipa) w ilości ok. 215 szt. po prawej stronie drogi.

IV. Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego

Przebudowę i rozbudowę drogi proponuje się zrealizować wzdłuż istniejącej drogi. Ze względu na częściowe wykorzystanie istniejących działek, które zajmuje istniejąca droga. Przyjęte rozwiązanie jest optymalne ze względu na koszty oraz spełnienie potrzeb wynikających z istniejącego obciążenia ruchem pojazdów oraz uzyskania efektu podniesienia estetyki i nawierzchni jezdni, komfortu i bezpieczeństwa użytkowania samochodowego, rowerowego i pieszego.

W przypadku, gdy nie będzie przeprowadzona przebudowa i rozbudowa drogi, ruch odbywać się będzie po istniejącej jezdni bitumicznej łączącej Szlichtyngowe z Wyszanowem, która ze względu na stan techniczny jezdni jest uciążliwy zarówno dla mieszkańców jak i dla uczestników ruchu drogowego. Istniejąca droga bitumiczna nie spełnia parametrów szerokości odnośnie drogi klasy Z oraz ze względu na braki odpowiedniej szerokości i wyposażenia. Brak przebudowy i rozbudowy drogi o odpowiednich parametrach technicznych z wykorzystaniem nowszych technologii i środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, powodować będzie zwiększone ryzyko wypadków i awarii na drodze, w tym z udziałem zarówno pieszych, jak i rowerzystów.

- niepodejmowanie przedsięwzięcia – tzw. wariant „zerowy” – polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji. Wariant jest niekorzystny, z uwagi na pogłębiający się zły stan nawierzchni istniejącej drogi i ryzyko potrącenia dla rowerzystów i pieszych. Zaniechanie realizacji przedsięwzięcia nie spowoduje poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a wręcz przeciwnie, może skutkować większą ilością kolizji i potrąceń poprzez zmniejszenie płynności ruchu. W przypadku zaniechania działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa stan nawierzchni z każdym rokiem ulegnie degradacji a uciążliwości dla mieszkańców i uczestników ruchu drogowego będą narastać.*
- Wariant 1 preferowany przez Zamawiającego - wariant polegający na realizacji rozbudowy i przebudowy istniejącej drogi. Rozbudowa i przebudowa drogi w śladzie istniejącej drogi istniejącej spowoduje lepszą organizację ruchu, wprowadzi płynność poruszania się pojazdów i bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, a tym samym zniweluje emisję do powietrza ze źródeł komunikacyjnych. Wariant jest najkorzystniejszy, ponieważ równocześnie pozwala na realizację założonych celów ekonomicznych, gospodarczych, społecznych oraz minimalizuje oddziaływania na środowisko, które mogłyby spowodować pogorszenie jego stanu.*
- Wariant 2 - wariant polegający na realizacji budowy drogi bez wykorzystania istniejących działek drogi gruntowej. Budowa nowej drogi w nowym śladzie spowoduje lepszą*

organizację ruchu, wprowadzi płynność poruszania się pojazdów i bezpieczeństwo pieszych, a tym samym zniweluje emisję do powietrza ze źródeł komunikacyjnych ale spowodują zwiększoną zajętość terenu działek prywatnych i tym samym zmniejszeni powierzchni rolnych i biologicznie czynnych.

V. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

1. Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę

na etapie realizacji: Prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody w celach technologicznych w ilości do 150 m³/cały okres budowy.

na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

2. Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce (wymienić jakie, np. cement, kruszywa itp.)

na etapie realizacji: Surowce zostaną dostarczone na budowę bezpośrednio przed wybudowaniem. Surowce posiadające atest będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Prognozuje się wykorzystanie surowców w ilości: mieszanka mineralno-bitumiczna wyprodukowana w wytwórni mas bitumicznych (poza placem budowy) – ok. 8000 Mg/cały okres budowy, wzmocnienie podłoża gruntocement lub materac tłuczniowy - ok. 5500 m³/cały okres budowy, kostka betonowa - ok. 100 m³/cały okres budowy, tłuczeń - ok. 1000 m³/cały okres budowy, nasypy i wykopy - ok. 3000 m³/cały okres budowy.

Szczegółowy zakres wykorzystywanych w realizacji przedsięwzięcia surowców opisany zostanie w Przedmiarze Robót, sporządzonym na etapie wyboru Wykonawcy przedmiotowego zadania.

na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

3. Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi:

na etapie realizacji: przewiduje się zużycie paliw w pojazdach obsługujących budowę. Na tym etapie nie jest możliwe oszacowanie ilości zużycia.

na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

4. Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

elektryczną - na etapie realizacji: z istniejącej sieci elektrycznej w ilości wskazanej według zużycia licznika. Prognozuje się wykorzystanie energii elektrycznej do 1000 kWh/cały okres budowy.

elektryczną - na etapie eksploatacji: z istniejącej sieci elektrycznej w ilości wskazanej według zużycia licznika.

cieplną - na etapie realizacji: Nie przewiduje się.

cieplną - na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

gazową - na etapie realizacji: Nie przewiduje się.

gazową - na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

VI. Rozwiązania chroniące środowisko

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

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

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

Warunki korzystania z wód regionu wodnego

Zgodnie z systematyką oceny wpływu działalności ludzkiej na środowisko umieszczonej w załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu i trybu opracowywania planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy oraz warunków korzystania z wód regionu wodnego (Dz. U. z dnia 3 czerwca 2004 r.), człowiek może oddziaływać bezpośrednio na zasoby wód powierzchniowych i podziemnych poprzez:

a) zakłócenie ilości naturalnych zasobów wodnych dorzecza siecią poborów i zrzutów, powodując m.in.:

- punktowe zmniejszenie ilości wody,*
- punktowe zwiększenie ilości wody,*
- zmiany położenia poziomu wód gruntowych,*
- przemieszczenie zasobów wodnych w przestrzeni (ze zlewni do zlewni),*
- straty bezzwrotne zasobów,*
- zakłócenie warunków dla naturalnej fauny i flory w obrębie koryta i na terenie dorzecza,*

b) zakłócenie jakości naturalnych zasobów wodnych przez doprowadzenie ładunku zanieczyszczeń, powodując m.in.:

- punktowe pogorszenie chemicznej i bakteriologicznej jakości wody,*
- liniowe pogorszenie chemicznej i bakteriologicznej jakości wody,*
- obszarowe pogorszenie chemicznej i bakteriologicznej jakości wody,*
- zmianę termiki wód,*
- zmianę warunków dla naturalnej fauny i flory w obrębie koryta i na terenie dorzecza.*

Odniesienie do założeń Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Podstawowymi założeniami Ramowej Dyrektywy Wodnej jest osiągnięcie następujących celów:

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

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

Planowany zakres budowy drogi ma marginalne znaczenie w globalnej skali dla rozpatrywanych jednolitych części wód, jednak pomimo to należy stwierdzić, iż w ramach planowanej inwestycji podjęto wszelkie środki, aby poprzez działania cząstkowe przyczynić się do ograniczenia emisji do wody substancji szkodliwych, a przez to, w dłuższej perspektywie, umożliwić osiągnięcie celów środowiskowych.

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

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

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

Jednolite części wód powierzchniowych

CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH		
<i>Jednolita część wód powierzchniowych (JCWP) - zlewnie</i>	<i>Europejski kod JCWP</i>	<i>RW600019149</i>
	<i>Nazwa JCWP</i>	<i>Barycz od Orli do Odry</i>
<i>Lokalizacja</i>	<i>Region wodny</i>	<i>Środkowej Odry</i>
	<i>Obszar dorzecza</i>	
	<i>Kod</i>	<i>6000</i>
	<i>Nazwa</i>	<i>obszar dorzecza Odry</i>
	<i>RZGW</i>	<i>Wrocław</i>
<i>zlewnia JCWP rzecznej</i>		<i>Powierzchnia zlewni [km²]94,41</i>
<i>Ocena stanu</i>		<i>zły</i>
<i>Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych</i>		<i>zagrożona</i>
<i>Cel Stan ekologiczny</i>		<i>dobry potencjał ekologiczny; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Barycz w obrębie JCWP</i>
<i>Cel Stan chemiczny</i>		<i>dobry</i>
<i>Odstępstwo</i>		<i>tak</i>
<i>Typ odstępstwa wynikający w art. 4 ust. 4 i 5 RDW</i>		<i>4(4)-I</i>
<i>Termin osiągnięcia dobrego stanu</i>		<i>2021</i>

<i>Uzasadnienie odstępstwa</i>	<i>brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tę presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2021.</i>
--------------------------------	---

CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH		
<i>Jednolita część wód powierzchniowych (JCWP) - zlewnie</i>	<i>Europejski kod JCWP</i>	<i>RW6000211511</i>
	<i>Nazwa JCWP</i>	<i>Odra od Wałów Śląskich do Kanału Wschodniego</i>
<i>Lokalizacja</i>	<i>Region wodny</i>	<i>Środkowej Odry</i>
	<i>Obszar dorzecza</i>	
	<i>Kod</i>	<i>6000</i>
	<i>Nazwa</i>	<i>obszar dorzecza Odry</i>
	<i>RZGW</i>	<i>Wrocław</i>
<i>zlewnia JCWP rzecznej</i>		<i>Powierzchnia zlewni [km²]172,98</i>
<i>Ocena stanu</i>		<i>zły</i>
<i>Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych</i>		<i>zagrożona</i>
<i>Cel Stan ekologiczny</i>		<i>dobry potencjał ekologiczny; możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego - Odra w obrębie JCWP</i>
<i>Cel Stan chemiczny</i>		<i>dobry</i>
<i>Odstępstwo</i>		<i>tak</i>
<i>Typ odstępstwa wynikający w art. 4 ust. 4 i 5 RDW</i>		<i>(4) - 1, 4(5) - 1, 4(5) - 2</i>
<i>Termin osiągnięcia dobrego stanu</i>		<i>2027</i>
<i>Uzasadnienie odstępstwa</i>		<i>w zlewni JCWP występuje presja przemysłowa związana ze zrzutem chlorków. Wpływ działalności antropogenicznej</i>

	<p>na stan JCWP oraz brak możliwości technicznych ograniczenia tych oddziaływań na wody, bez ponoszenia dysproporcjonalnych kosztów, generuje konieczność ustalenia mniej rygorystycznych celów w zakresie wskaźnika charakteryzującego zasolenie (chlorki). Wdrożenie skutecznych i efektywnych działań naprawczych wymaga szczegółowego rozpoznania presji i możliwości jej redukcji brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja rolnicza i niska emisja. W celu ograniczenia presji niska emisja w programie działań zaplanowano działanie: weryfikacja programu ochrony środowiska dla gminy, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu. W programie działań zaplanowano także wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie presji rolnictwo tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tych działań, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.</p>
Typ odstępstwa wynikający w art. 4 ust. 7 RDW	4(7)
Termin osiągnięcia dobrego stanu	2027
Uzasadnienie odstępstwa	Budowa stopnia wodnego

	<p><i>Malczyce , Budowa stopnia wodnego Malczyce - etap II zakres robót w cofce stopnia Malczyce (dolina Odry w km 283,1 do 297 wraz z obiektami pozwalającymi na zapewnienie właściwych warunków odbudowy siedlisk rozrodczych flory i fauny wodnej) - przystosowanie do III klasy drogi wodnej, Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej – w celu przystosowanie odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do III klasy drogi wodnej</i></p>
--	--

CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH		
<i>Jednolita część wód powierzchniowych (JCWP) - zlewnie</i>	<i>Europejski kod JCWP</i>	<i>RW60001915499</i>
	<i>Nazwa JCWP</i>	<i>Krzycki Rów od dpl. ze Wschowy do Odry</i>
<i>Lokalizacja</i>	<i>Region wodny</i>	<i>Środkowej Odry</i>
	<i>Obszar dorzecza</i>	
	<i>Kod</i>	<i>6000</i>
	<i>Nazwa</i>	<i>obszar dorzecza Odry</i>
	<i>RZGW</i>	<i>Wrocław</i>
<i>zlewnia JCWP rzecznej</i>		<i>Powierzchnia zlewni [km2] 149,91</i>
<i>Ocena stanu</i>		<i>zły</i>
<i>Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych</i>		<i>zagrożona</i>
<i>Cel Stan ekologiczny</i>		<i>dobry</i>
<i>Cel Stan chemiczny</i>		<i>dobry</i>
<i>Odstępstwo</i>		<i>tak</i>
<i>Typ odstępstwa wynikający w art. 4 ust. 4 i 5 RDW</i>		<i>4(4)-1</i>
<i>Termin osiągnięcia dobrego stanu</i>		<i>2027</i>
<i>Uzasadnienie odstępstwa</i>		<i>w zlewni JCWP występuje presja rolnicza. W programie działań zaplanowano wszystkie</i>

	<p>możliwe działania mające na celu ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu.</p> <p>Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.</p>
--	--

Jednolite części wód podziemnych

CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH		
Jednolita część wód podziemnych (JCWPd)	Europejski kod JCWPd	PLGW600079
	Nazwa JCWPd	79
Lokalizacja	Region wodny	Środkowej Odry
	Obszar dorzecza	
	Kod	6000
	Nazwa	obszar dorzecza Odry
	RZGW	Wrocław
Ocena stanu	ilościowego	dobry
	chemicznego	dobry
Cel środowiskowy	Stan ilościowy	dobry
	Stan chemiczny	dobry
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych		niezagrożona
Odstępstwo		-
Typ odstępstwa		-
Termin osiągnięcia dobrego stanu		-
Uzasadnienie derogacji		-.

CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH		
Jednolita część wód podziemnych (JCWPd)	Europejski kod JCWPd	PLGW600078
	Nazwa JCWPd	78
Lokalizacja	Region wodny	Środkowej Odry
	Obszar dorzecza	
	Kod	6000
	Nazwa	obszar dorzecza Odry
	RZGW	Wrocław
Ocena stanu	ilościowego	dobry
	chemicznego	dobry
Cel środowiskowy	Stan ilościowy	dobry
	Stan chemiczny	dobry

<i>Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych</i>	<i>niezagrożona</i>
<i>Odstępstwo</i>	-
<i>Typ odstępowstwa</i>	-
<i>Termin osiągnięcia dobrego stanu</i>	-
<i>Uzasadnienie derogacji</i>	-.

CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH		
<i>Jednolita część wód podziemnych (JCWPd)</i>	<i>Europejski kod JCWPd</i>	<i>PLGW600069</i>
	<i>Nazwa JCWPd</i>	<i>69</i>
<i>Lokalizacja</i>	<i>Region wodny</i>	<i>Środkowej Odry</i>
	<i>Obszar dorzecza</i>	
	<i>Kod</i>	<i>6000</i>
	<i>Nazwa</i>	<i>obszar dorzecza Odry</i>
	<i>RZGW</i>	<i>Wrocław</i>
<i>Ocena stanu</i>	<i>ilościowego</i>	<i>dobry</i>
	<i>chemicznego</i>	<i>dobry</i>
<i>Cel środowiskowy</i>	<i>Stan ilościowy</i>	<i>dobry</i>
	<i>Stan chemiczny</i>	<i>dobry</i>
<i>Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych</i>	<i>niezagrożona</i>	
<i>Odstępstwo</i>	-	
<i>Typ odstępowstwa</i>	-	
<i>Termin osiągnięcia dobrego stanu</i>	-	
<i>Uzasadnienie derogacji</i>	-.	

VII. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

1. Ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych oraz ścieków deszczowych

Na etapie budowy wytworzone ścieki bytowe związane będą z pobytem ludzi na budowie. Prognozuje się zużycie do 1 m³/tydzień. Ścieki będą odbierane przez podmioty do tego uprawnione, z którymi Wykonawca robót zawrze umowę.

Sposób odwodnienia przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej zasadniczo nie zmieni się. Wody opadowe oraz roztopowe odprowadzane będą w przyległe do drogi rowy przydrożne lub tereny zielone.

2. Rodzaj, przewidywane ilości, sposób i miejsca magazynowania odpadów, a także sposób ich zagospodarowania

Zagadnienia z zakresu gospodarki odpadami omówiono w rozdziale XIII.

3. Ilość i rodzaje wprowadzanych substancji do powietrza, wód i gleby

a) Odwodnienie

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 ze zm.), wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne wprowadzane do wód lub do ziemi z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, centrów miast, budowli kolejowych, dróg zaliczanych do kategorii krajowych i wojewódzkich oraz powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha, **nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawieszin ogólnych oraz 15 mg/l substancji ropopochodnych.**

Bilans masowy

W celu określenia stężenia zawieszin oraz węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych spływających z analizowanego odcinka drogi można posłużyć się normą PN-S-02204 „Odwodnienie Dróg”, wydaną przez Polski Komitet Normalizacyjny. Bazuje ona na wynikach badań zanieczyszczenia spływów z dróg przeprowadzone w krajach wysoko rozwiniętych oraz wyniki badań zanieczyszczenia ścieków opadowych z terenów miejskich i dróg w Polsce. Stężenia zawieszin w spływach z dróg określone na podstawie formuł przedstawionych w normie PN-S-022004 są z reguły znacznie zawyżone w stosunku do obecnie obserwowanych stężeń zanieczyszczeń. Wynika to w szczególności z poprawy stanu dróg i pojazdów. Dlatego w celu określenia wartości zbliżonych do wartości badań laboratoryjnych w niniejszym opracowaniu posłużono się nowszą metodą zaproponowaną w opracowaniu „Wytyczne prognozowania stężenia zawieszin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” wprowadzonych zarządzeniem nr 29 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 października 2006 r.

Na podstawie wyników badań dla wylotów kanalizacji różnych typów bez stosowania urządzeń podczyszczających uzyskano zależność pomiędzy stężeniem zawieszin ogólnych w spływach powierzchniowych z dróg a natężeniem ruchu. Zależność ta może być opisana wzorem:

$$S_{zo} = 0,718 \cdot Q^{0,529} [mg/dm^3]$$

gdzie:

S_{zo} – stężenie zawiesziny ogólnej w spływach z dróg krajowych [mg/l],

Q – dobowe natężenie ruchu (SDR) w zakresie 1000 do 17500 pojazdów na dobę [P/d],

Powyższa formuła powinna mieć zastosowanie dla dróg poza obszarami zabudowanymi, dla $SDR < 17500$ poj./d. Nie mniej oparto się na niej ze względu na to, że formuły proponowane w PN-S-02204 „Odwodnienie Dróg” dają znacznie zawyżone wyniki.

Znając zawartość zawieszin można prognozować zawartości pozostałych zanieczyszczeń w ściekach opadowych stosując różne formuły obliczeniowe, zawarte w opracowaniu PN-S-022004; Osmulski-Mróz, 1993; Zasady ochrony środowiska w drogownictwie, 1999. Prognozując zawartość substancji ekstrahujących się z ropy naftowej posłużono się zależnościami:

$$S_{SEEN} = 0,08 \cdot S_{zo}$$

W poniższej tabeli przedstawiono prognozowane stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych z analizowanego odcinka drogi.

W tabeli przedstawiono prognozowane stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych z analizowanego odcinka drogi przy założeniu maksymalnego wzrostu SDR o 1000% w perspektywie 20 lat. SDR przyjęto w 50% taki jak dla pobliskiego odcinka

drogi wojewódzkiej 324 odcinek Szlichtyngowa/DK12/Gr. Woj. ze zwiększeniem o 100% w perspektywie 20 lat.

Tabela. Prognozowane stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych wraz z ich ilościami.

Odcinek	SDR	Stężenie zawiesin Szo [mg/dm ³]	Stężenie ekstrahujących się eterem S _{SEEN} [mg/dm ³]	
Droga gminna	1311	32,01	2,56	

Ze względu na brak formuł obliczeniowych pozwalających określić stężenie węglowodorów ropopochodnych trudno dokładnie ustalić prognozowane stężenie tego zanieczyszczenia. Konieczne jest rozdzielenie pojęć „substancji ropopochodnych” i „substancji ekstrahujących się eterem naftowym”. Należy pamiętać, że węglowodory ropopochodne stanowią jedynie część substancji ekstrahujących się eterem (do 80%). Biorąc pod uwagę, że prognozowane stężenie SEEN wyniesie 2,89 mg/dm³, stwierdza się że stężenia węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych z analizowanej drogi nie przekroczą 8,38 mg/dm³ (sytuacja najmniej korzystna – całość SEEN to węglowodory ropopochodne). W związku z powyższym stwierdza się, że nie nastąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych ustalonych dla węglowodorów ropopochodnych 15 mg/dm³.

Zgodnie z wymienionym wcześniej zarządzeniem nr 29 z dnia 30 października 2006 roku „Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” należy podkreślić, że pomiary wykonane w 2005 roku przez Oddziały GDDKiA wykazały marginalne znaczenie benzyn i olejów w ogólnym stężeniu węglowodorów. Oznacza to, że wykonane do tej pory analizy substancji ropopochodnych mogą mieć odniesienie do węglowodorów ropopochodnych. Przeprowadzone badania wykazały, że w 298 wynikach pomiarów (spośród 1403), stężenia substancji ropopochodnych były większe od granicy oznaczalności - 0,005 mg/dm³ (pozostałe wyniki kształtowały się poniżej tej wartości). Wartości te nie przekroczyły jednak wartości dopuszczalnej 15 mg/dm³. W związku z powyższym wg „Wytycznych...” należy przyjmować, że w prognozach dla odcinków dróg wojewódzkich przy małej wrażliwości terenu i odbiorników, stężenie węglowodorów ropopochodnych jest mniejsze niż wartość dopuszczalna.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2006, nr 137, poz. 984 z późn. zm.) mówi, że wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne **nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/dm³ zawiesin ogólnych oraz 15 mg/dm³ węglowodorów ropopochodnych.**

Zastosowane metody prognozowania jakości wód opadowych i roztopowych wskazują, że odprowadzane z powierzchni rozbudowy drogi przed odprowadzeniem do projektowanego systemu odwodnienia, w postaci rowów przydrożnych chłonno-odparowujących, nie wymaga podczyszczania.

b) Hałas i vibracje

Podczas prowadzonych robót, wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne, związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu, przewożących ładunki. Ciężki sprzęt budowlany może być w bezpośrednim jego pobliżu źródłem dźwięku o poziomie przekraczającym nawet 90 dB. Samochody transportujące maszyny i urządzenia oraz materiały budowlane generują hałas o poziomie większym niż 80 dB (zgodnie z Polską Normą). Wymusza to przeprowadzenie prac w możliwie jak najkrótszym czasie.

Prace te charakteryzować się będą bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem na tereny przyległe do miejsc, gdzie będą te prace prowadzone. Teren intensywnych prac, a wraz z nim obszar narażony na omawiane oddziaływanie będzie się przesuwiał zgodnie ze specyfiką realizacji przedmiotowej inwestycji.

Prace ciężkiego sprzętu, używanego podczas realizacji takich inwestycji, charakteryzują się wysokimi poziomami hałasu emitowanymi do środowiska.

Niestety, prognozowanie poziomu hałasu, związanego z pracami prowadzonymi przy budowie dróg, nie jest możliwe bez znajomości parametrów wpływających na wielkość emisji, tzn. rodzaju, stanu technicznego, liczby maszyn użytych do robót oraz czasu ich pracy.

W fazie eksploatacji przedmiotowej inwestycji, źródłem hałasu na otaczającym obszarze będą pojazdy samochodowe, poruszające się po przedmiotowych odcinkach drogi. Poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów eksploatacyjnych projektowanych dróg. W ramach przedmiotowej inwestycji wykonana zostanie nowa nawierzchnia jezdni. Projektuje się także wykorzystanie zjazdów na wszystkie działki, co zapewni sprawną i wyraźną komunikację z przyległymi drogami i posesjami. Biorąc pod uwagę powyżej wskazany zakres projektowanych prac, należy spodziewać się zmniejszenia emisji hałasu, w stosunku do stanu istniejącego, ze względu na nową, równą nawierzchnię jezdni.

Po zrealizowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się pogorszenia klimatu akustycznego, a wręcz jego poprawę. Należy mieć jednak na uwadze, że z uwagi na lokalny charakter drogi o niedużym natężeniu ruchu w ciągu doby, przekroczenia norm hałasu nie wystąpią.

W zakresie drgań, oddziaływanie może wystąpić zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji obiektu. Działanie to wiąże się z wpływem wibracji drogowych na sąsiadujące z drogą powierzchnie. Wibracje drogowe, o których mowa, to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu z powierzchnią terenu, a następnie rozprzestrzeniane poprzez podłoże do otoczenia. Przenoszenie odbywa się głównie na sąsiadujące z drogą budynki, które następnie przekazują drgania na znajdujące się w ich wnętrzach osoby.

W przypadku omawianego odcinka drogi powiatowej, nie mamy do czynienia z oddziaływaniem skumulowanym, związanym z innymi znaczącymi źródłami hałasu.

Wytyczne ogólne dla etapu budowy i eksploatacji:

- prace związane z przedmiotową inwestycją oraz prace związane z jej konserwacją i utrzymaniem nie mogą być prowadzone nocą,*

- baza sprzętowa nie może być zlokalizowana w pobliżu zabudowy mieszkaniowej,
- poziom mocy akustycznej użytego sprzętu nie może przekraczać wartości dopuszczalnych (określonych np. w odpowiednim rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U. 2005 nr 263 poz. 2202)).

c) Powietrze

W chwili obecnej nie można dokładnie ilościowo określić dla okresu realizacji inwestycji ilości i rodzajów emitowanych zanieczyszczeń. Zależać to będzie od rozwiązań przyjętych w projekcie organizacji robót. Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwale i odwracalne. Wynika to ze skali inwestycji, stosowanej technologii i rodzaju przedsięwzięcia. Oddziaływania powyższe są integralnie związane z zakresem przedsięwzięcia i w zasadzie nie mogą być wyeliminowane.

Zasięg w/w zagrożeń w czasie budowy jest ograniczony w części i przestrzeni – nie decyduje w sposób trwały o stanie środowiska w rejonie analizowanego obszaru lokalizacji przedsięwzięcia (po zakończeniu budowy ten rodzaj oddziaływania na środowisko nie będzie występował).

Emisje do powietrza

Należy spodziewać się, że poprawienie nawierzchni, a co za tym idzie płynności jazdy przy jednoczesnym polepszaniu, jakości techniczno-ekologicznej silników przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń powietrza ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu.

Należy mieć jednak na uwadze, że z uwagi na lokalny charakter projektowanej drogi o niedużym natężeniu ruchu pojazdów w ciągu doby, przekroczenia norm emisji do powietrza nie będą występować.

VIII. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i gleby

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie i przebudowie istniejącej drogi. Powierzchnia terenu przeznaczanego pod realizację planowanego przedsięwzięcia, została już w znacznej mierze przekształcona. W związku z powyższym, oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na powierzchnię gleby i ziemi niewiele wniesie w stosunku do zmian w środowisku, które już miały miejsce.

IX. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia oraz jego odległość od granic państwowych (ok. 115 km do najbliższej granicy z Republiką Federalną Niemiec) nie przewiduje się wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko.

X. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarze

**ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania
przedsięwzięcia**

9.1) Formy ochrony przyrody i przedmioty ich ochrony

Poniżej przedstawiono zestawienie tabelarycznie form ochrony przyrody (w promieniu do 30 km, a pomniki przyrody do 10 km) znajdujących się w zasięgu inwestycji.

REZERWATY	
Nazwa	[km]
Skała Sturczyków	11.27
Uroczysko Obiszów	17.02
Buczyna Jakubowska	20.18
Dalkowskie Jary	26.56
Annabrzskie Wawozy	29.49
Torfowisko nad Jeziorem Świętym	29.99

PARKI KRAJOBRAZOWE	
Nazwa	[km]
Przemęcki Park Krajobrazowy	17.28
Przemkowski Park Krajobrazowy - otulina	25.83
Przemkowski Park Krajobrazowy	29.01

PARKI NARODOWE
Brak obszarów

OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU	
Nazwa	[km]
Dolina Baryczy	0.01
Pojezierze Sławsko-Przemęckie	11.95
Krzywińsko-Osiecki	18.78
Przemęcko-Wschowski i kompleks leśny Włoszakowice	20.18
Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra	20.77
Kompleks leśny Śmigiel-Święciechowa	24.32
Nowosolska Dolina Odry	24.49
Wzgórza Dalkowskie (woj. dolnośląskie)	24.80
Wzgórza Dalkowskie	28.34

ZESPÓŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE

Nazwa	[km]
Grodowiec	17.18
Trzebcz	20.09
Guzicki Potok	21.06
Gaj Wandy	29.57

NATURA 2000 OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY

Nazwa	[km]
Łęgi Odrzańskie PLB020008	0.17
Pojezierze Sławskie PLB300011	16.95
Dolina Środkowej Odry PLB080004	24.51
Stawy Przemkowskie PLB020003	28.39

NATURA 2000 SPECJALNE OBSZARY OCHRONY

Nazwa	[km]
Łęgi Odrzańskie PLC020002	0.16
Dolina Dolnej Baryczy PLH020084	11.87
Ostoja Przemęcka PLH300041	20.25
Kozioróg w Czernej PLH020100	23.81
Nowosolska Dolina Odry PLH080014	24.51
Dalkowskie Jary PLH020088	26.56
Żurawie Bagno Sławskie PLH080047	29.99

STANOWISKA DOKUMENTACYJNE

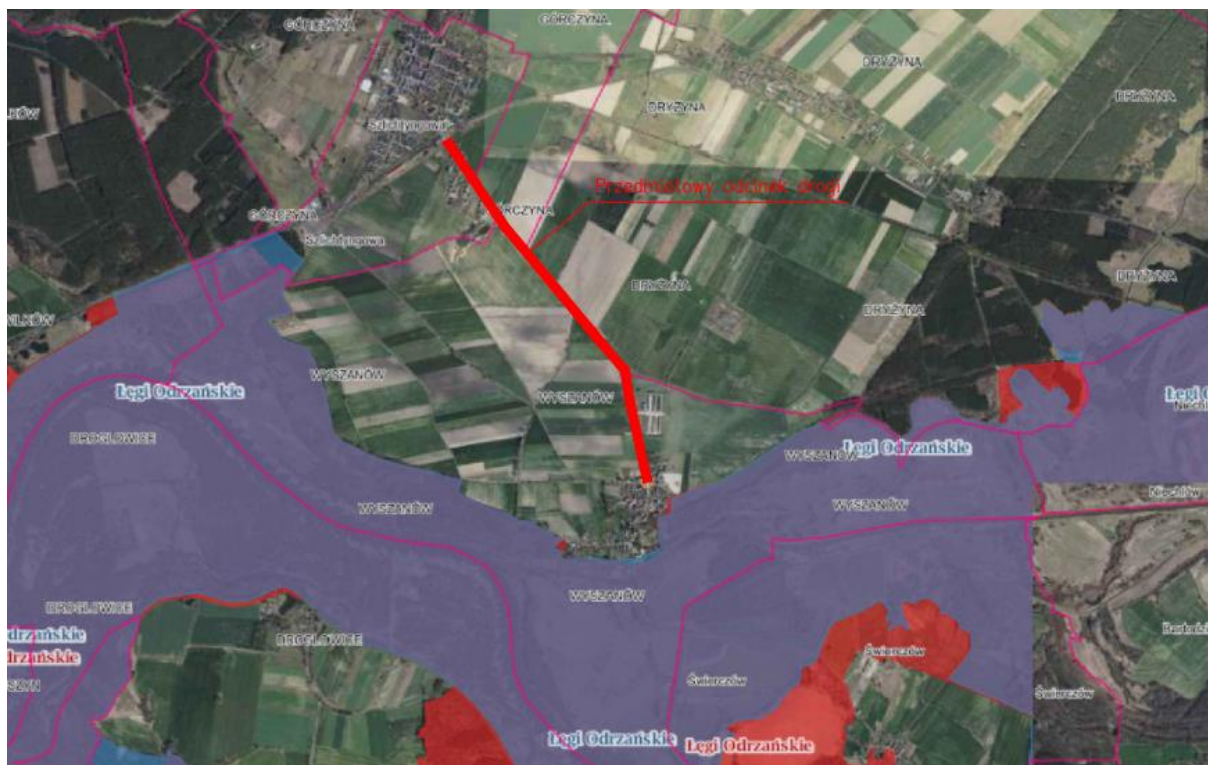
Brak obszarów

UŻYTEK EKOLOGICZNY

Nazwa	[km]
Śródpolny las pod Pęcławiem	6.54
Brzeżany	14.96
Łęgi Głogowskie	15.00
Brzeżańskie Oczko	15.57

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA
PRZEBUDOWA I ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1007F SZLICHTYNGOWA - WYSZANÓW

Grodowiec I	17.78
Grodowiec II	17.89
Chróścina	20.39
Łąka Trześliców	20.84
Żurawie Pierzowisko	20.85
Szczec	21.50
Czernina	22.66
Naroczycki Łęg	22.92
Wierzowickie starorzecze	23.23
Obniżenie Ścinawskie	24.64
Śnieżyc	24.86
Szedziec	24.89
Myszkowskie Bagno	28.29
Łąka Kochana	28.51
Przemkowskie Bagno	29.11
Starorzecze koło Przychowej	29.63
Dolina Jeziornej	29.77



Rycina 1 Mapa z najbliższymi położonymi formami ochrony przyrody Natura 2000 (źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>)

Planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie zlokalizowane na obszarach Natura 2000.

9.2) Korytarze ekologiczne

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze korytarza ekologicznego.

W świetle zapisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody, pojęcie „korytarzy ekologicznych” oznacza obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów.

W ramach zaplanowanych prac nie przewidziano wykonywania elementów, które mogą wpłynąć negatywnie na migrację gatunków. Zakres prac budowlanych nie obejmuje wykonania ogrodzenia, które mogłoby spowodować powstanie bariery migracyjnej.

XI. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

Omawiany odcinek drogi nie należy do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T (Trans-European Transport Networks).

XII. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

W obszarze potencjalnego możliwego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia brak jest realizowanych, zrealizowanych, jak również planowanych do realizacji przedsięwzięć mogących prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

XIII. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Planowane przedsięwzięcie, prowadzone zgodnie z zasadami sztuki budowlanej, zasadami BHP i zasadami wiedzy technicznej nie generuje możliwości wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej. Nie wykonanie prac związanych z rozbudową i przebudową drogi, ciągu pieszo - rowerowego i pozostałych elementów może skutkować zagrożeniami dla ruchu samochodów i rowerów.

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

Prawidłowo prowadzona gospodarka odpadami, realizowana w ramach inwestycji drogowych, opiera się na fundamentalnej zasadzie zapobiegania powstawaniu odpadów lub minimalizacji ich ilości. Odpady, których powstaniu nie można zapobiec, należy poddawać procesowi odzysku lub unieszkodliwiania. Ostatecznym etapem gospodarowania odpadami jest ich składowanie. Wskazaną wyżej formę stosuje się w sytuacjach, w których inna metoda

unieszkodliwienia pozostaje niewykonalna z przyczyn technologicznych lub nieuzasadniona z przyczyn ekonomicznych.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 32 Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz.U. 2018 poz. 992) wytwórcą odpadów powstających w wyniku budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątnięcia, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy ww. usługi. Z uwagi na fakt, iż wszystkie prace związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia zlecone zostaną przez Inwestora firmom zewnętrznym, stwierdza się, że właśnie te firmy będą wytwórcami odpadów. Wskazane podmioty zewnętrzne zobowiązane są do właściwego gospodarowania odpadami oraz uzyskania odpowiednich decyzji administracyjnych w zakresie gospodarki odpadami.

Przepisy prawa zobowiązują wytwórcę odpadów do:

- *uzyskania pozwolenia na wytwarzanie odpadów, zależnie od ich ilości (zgodnie art. 180a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska):*
 - *powyżej 1 Mg rocznie – w przypadku odpadów niebezpiecznych,*
 - *powyżej 5000 Mg rocznie – w przypadku odpadów innych niż niebezpieczne;*
- *przekazania wytworzonych odpadów innym podmiotom uprawnionym, zgodnie z treścią art. 27 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, posiadającym zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami (zezwolenie na zbieranie odpadów lub na ich przetwarzanie) chyba, że działalność taka nie wymaga uzyskania zezwolenia;*
- *przekazania wytworzonych odpadów innym podmiotom uprawnionym, zgodnie z treścią art. 27 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, posiadającym koncesję na podziemne składowanie odpadów, pozwolenie zintegrowane, wpis do rejestru działalności regulowanej w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości.*

Właściwość miejscową organu wydającego decyzję w zakresie wytwarzania odpadów lub gospodarowania odpadami, ustala się wg miejsca prowadzenia przedmiotowej działalności.

Zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji będą powstawały różne odpady w zależności od realizowanego etapu. Dominującą, pod względem ilości grupą odpadów będą odpady z fazy prac budowlanych.

Odpady wytworzone w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia powinny być zagospodarowane przez Wykonawcę.

Etap realizacji przedsięwzięcia powoduje powstanie większej ilości odpadów niż na etapie eksploatacji ze względu na konieczność wykonywania prac budowlanych, takich jak np. frezowanie nawierzchni czy wykonanie ścinki pobocza, itp. Odpady będą także pochodzić z tworzenia, funkcjonowania i likwidacji zaplecza materiałowego budowy i zasobów materiałowych.

Podstawowe źródła powstawania odpadów:

- *roboty ziemne,*
- *układanie nawierzchni dróg,*
- *frezowanie nawierzchni,*
- *eksploatacja maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych,*
- *budowa, funkcjonowanie i likwidacja zapleczy budowlanych.*

Odpady powstające w wyniku prowadzonych prac budowlanych można podzielić na grupy:

- *Ziemia z wykopów – w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia może powstać w wyniku korytowania pod zjazdy na głębokości 20 cm oraz ścinki pobocza. Skład zależy od lokalnych uwarunkowań geologicznych.*
- *Odpady z rozbudowy nawierzchni drogowej - odpad z nawierzchni drogi asfaltowej lub betonowej, kostka brukowa, krawężniki, piasek, wszelkie*

niezanieczyszczone pozostałości po budowie dróg składające się z substancji niezwiązanych, bitumicznie związanych (asfalt niezawierający smoły) lub hydraulicznie związanych (beton), kamienia krawężnikowego i brukowego.

- *Gruz rozbiórkowy, odpady z rozbiórki – na przykład destrukta powstały z frezowania istniejącej nawierzchni drogowej, powstaje podczas prac budowlanych. Skład może być różny w zależności od rodzaju budowli i jej konstrukcji. Materiał mineralny zawierający niewielkie ilości substancji organicznych i nieorganicznych tj. ziemia, piasek, beton bez stali zbrojeniowej, cegła, kamienie naturalne uznawany jest za gruz niezanieczyszczony.*
- *Odpady z placów budowy: drewno, tworzywa sztuczne, papier, tektura, metal, kable, farby, lakiery, kleje.*

Poza nadmiarem mas ziemnych (kod: 17 05 04) na etapie realizacji inwestycji mogą powstać odpady sklasyfikowane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 09 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2014 poz. 1923). Szczegółowy bilans mas ziemnych powinien znajdować się w projekcie budowlanym (w celu m.in. ustalenia wielkości nadmiaru lub niedoboru mas ziemnych).

Tabela 2 Przewidywane odpady, jakie mogą powstać w trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

<i>kod</i>	<i>Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów</i>	<i>Sposób postępowania z odpadami wg obowiązujących przepisów prawa</i>	<i>Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów</i>
<i>15 01 10*</i>	<i>Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone</i>	<i>R4, R5, R12 (Przekazywanie do recyklingu)</i>	<i>Ok. 0,05 [Mg]</i>
<i>15 02 02*</i>	<i>Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi</i>	<i>R5, R12 (Recykling zużytego czysciwa)</i>	<i>Ok. 0,05 [Mg]</i>
<i>15 02 03</i>	<i>Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02</i>	<i>R5, R12 (Recykling zużytego czysciwa)</i>	<i>Ok. 0,05 [Mg]</i>
<i>17 01 01</i>	<i>Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów</i>	<i>R5, R12 (Surowiec wtórny wykorzystany jako podbudowa)</i>	<i>Ok. 1 [Mg]</i>

K A R T A I N F O R M A C Y J N A P R Z E D S I Ę W Z I Ę C I A
PRZEBUDOWA I ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1007F SZLICHYŃGOWA - WYSZANÓW

17 01 02	Gruz ceglany	R5, R12 (Surowiec wtórny wykorzystany jako utwardzenie terenu)	Ok. 1 [Mg]
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	R5, R12 (Surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych)	Ok. 1350 [Mg]
17 02 01	Drewno	R12 lub R1, R3 (Przekazywane do recyklingu, odzysk celulozy, paliwo)	Ok. 0,5 [Mg]
17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	R5, R12 (Dodatek do mieszanek mineralno – asfaltowych)	Ok. 5 [Mg]
17 04 05	Żelazo i stal	R4, R5, R12 (Wykorzystanie do drobnych napraw lub odzysk metali)	Ok. 0,1 [Mg]
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione 17 05 03	D1 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne)	Ok. 5,0 [Mg]
17 05 06	170506 - Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 170505	D1 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne)	Ok. 13500 [Mg]
20 01 01	Papier i tektura	R12 lub R1, R3 (Przekazywane do recyklingu, odzysk celulozy, paliwo)	Ok. 0,5 [Mg]
20 01 39	Tworzywa sztuczne	R5, R12 (Przekazywane do recyklingu, odzysk polimerów)	Ok. 0,5 [Mg]
20 01 40	Metale	R4, R5, R12 (Wykorzystanie do drobnych napraw lub odzysk metali)	Ok. 0,1 [Mg]
20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	R3 lub R12 (Wykorzystywanie do kompostowania)	Ok. 0,2 [Mg]
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne)	Ok. 0,5 [Mg]

Rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji prowadzić się będą do prawidłowej gospodarki odpadami, która przede wszystkim polegała będzie na selektywnej zbiórce odpadów, właściwym ich składowaniu, w miarę możliwości odzyskowi w miejscu

wytwarzania oraz przekazywaniu podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia. Część odpadów w miarę możliwości zostanie odzyskana na placu budowy.

Odpady opakowaniowe, jak palety drewniane i pojemniki stanowią opakowania zwrotne. Opakowania z folii, papieru oraz odpady powstające na zapleczu socjalnym budowy będą gromadzone w wyznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie odbierane z terenu inwestycji.

Odpady, których nie będzie można wykorzystać zostaną przekazane podmiotom posiadającym właściwe decyzje lub pozwolenia w zakresie gospodarki odpadami. Część odpadów będzie mogła zostać przekazana osobom fizycznym na podstawie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz.U. 2016 poz. 93). Uwagę należy zwrócić na odpady określone jako niebezpieczne, do których należeć będą opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Z definicji odpadów niebezpiecznych wynika, że stanowią one szczególne zagrożenie dla zdrowia ludzi i środowiska i dlatego gospodarka nimi wymaga prawidłowego prowadzenia i szczególnej kontroli. Przekazując ten rodzaj odpadów należy ściśle przestrzegać zapisów ustawy o odpadach i rozporządzeń wykonawczych. Odpady te należy gromadzić selektywnie nie mieszać z innymi odpadami i magazynować do czasu przekazania podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia w miejscach odizolowanych, uniemożliwiając przedostanie się zanieczyszczeń do wód i do gleb.

Prawidłowa gospodarka odpadami w fazie realizacji przedsięwzięcia powinna zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ich ilość; jeśli odpad powstał, należy dążyć do zapewnienia jego odzysku zgodnego z zasadami ochrony środowiska. Jeżeli nie udało się dokonać odzysku, należy odpad unieszkodliwić zgodnie z zasadami ochrony środowiska.

Za odzysk i unieszkodliwianie odpadów powstających w fazie budowy przedsięwzięcia odpowiedzialny będzie wykonawca. Wykonawca, w rozumieniu przepisów ustawy o odpadach będzie wytwórcą odpadów. Będzie on zobowiązany do stosowania takich sposobów produkcji lub form usług oraz przetwarzania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi.

W fazie użytkowania przedsięwzięcia mogą powstawać następujące rodzaje odpadów:

Odpady z urządzeń elektrycznych i elektronicznych

- 16 02 13 * Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy R4, R5, R12 (Odzysk wybranych elementów, materiałów, substancji). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,05 [Mg/rok]
- 16 02 14 Elementy usunięte z zużytych urządzeń R4, R5, R12 (Odzysk wybranych elementów, materiałów, substancji). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,05 [Mg/rok]
- 16 81 02 Odpady inne niż wymienione w 16 81 01 D5 (Skladowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,05 [Mg/rok].

Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)

- 17 03 02 Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 R5, R12 (Dodatek do mieszanek mineralno – asfaltowych). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 2,0 [Mg/rok].
- 17 09 04 Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03 R5, R12 (Surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 2,0 [Mg/rok].

Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie

- 20 02 01 Odpady ulegające biodegradacji R3 lub R12 (Wykorzystywanie do kompostowania). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,5 [Mg/rok].
- 20 03 01 Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,5[Mg/rok].
- 20 03 03 Odpady z czyszczenia ulic i placów D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,1 [Mg/rok].
- 20 03 99 Odpady komunalne niewymienione w innych grupach D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,1 [Mg/rok].

Odpady na etapie eksploatacji w początkowym okresie będą powstawać w stopniu ograniczonym. Wzrost powstawania odpadów będzie postępował wraz ze zużywaniem nawierzchni drogowej, co w konsekwencji wymagać będzie dokonywania remontów. Również ilość powstałych odpadów komunalnych wzrastać będzie wraz z zwiększeniem się natężenia ruchu drogowego.

Oddziaływanie na środowisko wymienionych powyżej odpadów będzie niewielkie. Powstaną one w pasie drogowym i będą łatwe do usunięcia, a następnie przekazane do zutylizowania.

Składowane we właściwy sposób odpady, odpowiednio magazynowane, przekazywane wyspecjalizowanym firmom zgodnie z zapisami ustawy o odpadach nie będą przyczyniały się do zanieczyszczenia środowiska.

Podsumowując w zakresie gospodarki odpadami w fazie budowy i użytkowania obiektu należy przestrzegać następujących zasad:

- selektywnie zbierać odpady w tym w szczególności nie mieszać z odpadami niebezpiecznymi,
- magazynować odpady w miejscach zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych oraz uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi poprzez właściwe zabezpieczenie podłoża i zapobieganie wymywaniu substancji do gleby i wód,
- przekazywać odpady podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia w zakresie ich transportu, odzysku, unieszkodliwiania bądź składowania,
- uzyskać pozwolenia na wytwarzanie odpadów, jeżeli wytwarzane jest powyżej 1 Mg odpadów niebezpiecznych rocznie lub powyżej 5 tysięcy Mg odpadów innych niż niebezpieczne rocznie,
- przedłożyć informację o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami, jeżeli wytwarza odpady niebezpieczne w ilości do 0,1 Mg rocznie albo powyżej 5 Mg rocznie odpadów innych niż niebezpieczne.

Reasumując prawidłowa gospodarka odpadami z zachowaniem ww. zasad zabezpieczy środowisko przed wpływem wytwarzanych odpadów i zniweluje negatywny wpływ budowanego obiektu na otoczenie

XV. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się typowy zakres robót rozbiórkowych, związanych z budową nowej drogi. Materiały z rozbiórki zostaną usunięte z terenu budowy i zutylizowane. Prace rozbiórkowe nie będą znacząco oddziaływać na środowisko.

**Inwestycja nie przewiduje utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
Inwestycja będzie finansowana bez udziału środków z Unii Europejskiej.**

Kolejnymi decyzjami, o które będziemy występować będzie pozwolenie wodnoprawne i zgoda na realizację inwestycji drogowej (ZRID)

Data sporządzenia karty: 23.08.2021 r.

Kartę sporządził: Zbigniew Kokoszka