

Zelów, dnia 28.07.2020 r.

GK.6220.7.2020

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.) zwanej dalej w skrócie k.p.a., art. 71 ust. 1 i ust. 2, art. 73 ust. 1, art. 74 ust. 1 i ust. 4, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 283, ze zm.) zwana dalej w skrócie ustawą o.o.ś. w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku złożonego w 21 maja 2020 roku przez Powiatowy Zarząd Dróg w Bełchatowie za pośrednictwem pełnomocnika – Pana Kazimierza Mamosa

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „*Rozbudowie drogi powiatowej nr 1927 E wraz z budową chodnika od msc. Zelówek do msc. Bocianicha*” gmina Zelów, powiat bełchatowski, województwo łódzkie.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 21 maja 2020 r. złożonym, przez Powiatowy Zarząd Dróg w Bełchatowie reprezentowany przez Pana Kazimierza Mamosa zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

dla przedsięwzięcia polegającego na: „*Rozbudowie drogi powiatowej nr 1927 E wraz z budową chodnika od msc. Zelówek do msc. Bocianicha*” gmina Zelów, powiat bełchatowski, województwo łódzkie.

Złożony wniosek spełnił wymogi zawarte w art. 74 ust. 1 ustawy o.o.ś. w związku z tym, dnia 3 czerwca 2020 wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji środowiskowej. Stosownie do zapisu art. 74 ust. 3 ustawy o.o.ś., w przypadku, gdy liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub innego postępowania dotyczącego tej decyzji przekracza 10, stosuje się art. 49 k.p.a. Obwieszczeniem z dnia 3 czerwca 2020 roku Burmistrz Zelowa zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Mając na uwadze zapisy art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 w związku z art. 63 ustawy z dnia 3 ustawy o.o.ś. Burmistrz Zelowa zwrócił się pismem z dnia 3 czerwca 2020 roku do organów opiniujących o wyrażenie opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na: „*Rozbudowie drogi powiatowej nr 1927 E wraz z budową chodnika od msc. Zelówek do msc. Bocianicha*” gmina Zelów, powiat bełchatowski, województwo łódzkie.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie opinią znak PO.ZZŚ.5.435.263m.2020.KOg z dnia 18 czerwca 2020 roku nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, jednocześnie wskazało na konieczność określenia w decyzji następujących wymagań i warunków:

1. odpady, powstałe w fazie budowy jak i eksploatacji należy czasowo magazynować w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie chemiczne magazynowanych odpadów lub luzem, o ile stan skupienia

- na to pozwala, pod zadaszeniem lub przykryciem zabezpieczającym odpady przed czynnikami atmosferycznymi, w sposób zabezpieczający przed przedostaniem się zanieczyszczeń do gruntu;
2. podczas prowadzenia prac budowlanych miejsca do parkowania maszyn budowlanych (zaplecze budowy) usytuować na terenie zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych na środowisko gruntowo – wodne;
 3. teren inwestycji, na wypadek narażenia środowiska gruntowo – wodnego na zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, wyposażyć w sorbenty;
 4. sprzęt i maszyny wykorzystywane podczas realizacji inwestycji powinien spełniać odpowiednie standardy jakościowe, techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych (oleje, smary, paliwo);
 5. w czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenia dla środowiska gruntowo – wodnego.

W związku z art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. k ustawy o.o.ś. ustalono, że według charakterystyki Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach JCWPd o kodzie PLGW600083, która charakteryzuje się słabym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. Jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest zagrożona. Ze względu na inwestycyjny pobór wód podziemnych związany z odwadnianiem górniczym (Pole Bełchatów i pole Szczerców); procesy asenizacji wód zasolonych. Brak możliwości likwidacji kopalni przed wyeksploatowaniem złoża, ze względów gospodarczych. JCWPd przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. Jednocześnie planowana inwestycja zlokalizowana będzie w regionie wodnym Warty, w zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP):

- Pilsia o kodzie PLRW600016182499, JCWP posiada status silnie zmienionej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „niezagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- Końska Struga o kodzie PLRW600016182889. JCWP posiada status silnie zmienionej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla omawianej JCWP przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego ze względu na brak możliwości technicznych. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej. 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.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków zarząd zlewni stwierdził brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, na realizację celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 roku – Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

Pismem znak WOŚ.4220.389.2020.EGr z dnia 19 czerwca 2020 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wskazując tym samym, na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Przedsięwzięcie zaprojektować i zrealizować w taki sposób, by ograniczyć skalę wycinki do niezbędnego minimum, tj. wyciąć wyłącznie te drzewa, które kolidują z projektowanymi elementami drogi i nie da się zastosować rozwiązań technicznych umożliwiających pozostawienie drzewa w terenie. Wycinkę drzew ograniczyć do maksimum 14 sztuk.
2. W związku z wycinką drzew zaprojektować nowe nasadzenia zastępcze adekwatne do utraconych walorów przyrodniczych na skutek planowanej wycinki, w następującej ilości: za każde drzewo co najmniej dwa nasadzone (w przypadku maksymalnej wycinki 14 sztuk drzew należy wykonać nasadzenia co najmniej 28 sztuk drzew), w ciągu przedmiotowego odcinka drogi powiatowej, a w przypadku braku miejsca na tym odcinku w ciągu innego odcinka drogi powiatowej, ale w odległości nie mniejszej niż 1 km od odcinka drogi powiatowej objętego przedmiotowym przedsięwzięciem. Do nasadzeń wykorzystać wyłącznie gatunki rodzime np. klon zwyczajny, jesion wyniosły, lipa drobnolistna.
3. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć na etapie realizacji przedsięwzięcia przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez oszalowanie deskami pni drzew z użyciem amortyzacji (np. maty słomiane pod szalunkiem z desek). Ww. zabezpieczenie wokół pni zastosować do wysokości pierwszych gałęzi (lub do wysokości ok. 150 cm), dolna krawędź desek powinna opierać się o podłoże, a oszalowanie należy przymocować drutem lub taśmą (bez użycia gwoździ lub innych materiałów uszkadzających drzewo).
4. Należy unikać manewrowania ciężkim sprzętem w pobliżu drzew nie przeznaczonych do wycinki. W terenie wyznaczonym rzutem koron drzew nie prowadzić prac przy użyciu ciężkich maszyn, w obrębie systemu korzeniowego drzew zaleca się prowadzić prace ręcznie. Prace budowlane prowadzić tak, aby unikać obsypywania drzew. w terenie wyznaczonym rzutem koron drzew nie składować urobku z wykopów ani innych materiałów i środków chemicznych.
5. Ze względu na ochronę ptaków w ich sezonie lęgowym i oddziaływanie związane w ryzykiem bezpośredniego zniszczenia gniazd lub innych siedlisk ptaków oraz wysokie ryzyko płoszenia ptaków w ich sezonie lęgowym, wycinkę należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym, tj. w terminie od 16 października do końca lutego lub w innym terminie, ale po uprzednim skontrolowaniu zadrzewień na obecność siedlisk ptaków w obrębie zadrzewienia przeznaczonego do wycinki i po stwierdzeniu braku siedlisk. Niezależnie od terminu wycinki, zadrzewienie przeznaczone do usunięcia należy skontrolować tuż przed pracami wycinkowymi na obecność w ich obrębie siedlisk gatunków chronionych, a w przypadku ich stwierdzenia należy uzyskać zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych.
6. Umocnienia rowów przydrożnych ograniczyć do niezbędnego minimum. W przypadku przegród filtracyjnych zastosować paliki drewniane i narzut kamienny, które będą pełniły rolę oczyszczającą i retencyjną.
7. Prace w obrębie rowów prowadzących wody w sposób ciągły lub okresowy (w przypadku występowania wody w czasie prowadzenia prac budowlanych) należy prowadzić poza okresem rozrodu trwającym najczęściej od 1 marca do końca czerwca. W sytuacjach wymuszonych technologią rowów budowlanych dopuszcza się prowadzenie prac w obrębie rowów również w ww. okresie, pod warunkiem zapewnienia nadzoru przyrodniczego.
8. Przed niwelacją jakichkolwiek zagłębień wypełnionych wodą, w tym powstałych w trakcie realizacji przedsięwzięcia, należy przenieść stwierdzone zaobserwowane płazy (w tym osobniki dorosłe, jak i inne formy rozwojowe), poza teren

- prowadzonych prac, do stanowisk umożliwiających ich przetrwanie we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku.
9. Zaplecze budowy z bazą materiałowo – sprzętową zlokalizować: poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, poza terenami podmokłymi, w odległości min. 50 m od terenów leśnych i naturalnych cieków wodnych. Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo – sprzętowej, w miejscach, gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów. Miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na przenikanie do gleby powinny być wyściełane materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia robót budowlanych.
 10. Zaplecze budowy wyposażać w przenośne toalety ze szczelnym zbiornikiem na nieczystości. Ścieki przekazywać poprzez ich wywóz do oczyszczalni ścieków.
 11. W trakcie budowy zdjętą warstwę ziemi humusowej odłożyć do ponownego wykorzystania (przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia należy zdjąć i zmagazynować w przyłomie warstwę humusu, która po wykonaniu obiektów i ukształtowaniu terenu, będzie zagospodarowana na terenach inwestycyjnych lub innych wskazanych przez Inwestora).
 12. Odpady powstające na etapie budowy (w tym odpady komunalne) gromadzić w uporządkowany sposób w pojemnikach, kontenerach, workach lub przyłomach i systematycznie przekazywać uprawnionym podmiotom zgodnie z obowiązującymi przepisami o odpadach.
 13. Prace uciążliwe akustycznie ograniczyć do prowadzenia ich wyłącznie w porze dziennej oraz przestrzegać zasady wyłączania silników podczas przerw.
 14. Na etapie budowy należy stosować sprawny sprzęt i środki transportu, aby nie dopuszczać do wycieków olejów i paliw.
 15. W przypadku awaryjnego wycieku olejów lub paliw substancje te (lub zanieczyszczoną glebę) należy niezwłocznie zebrać i przekazać jednostce uprawnionej do ich unieszkodliwienia. Plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji wycieków substancji ropopochodnych i do skutecznego ich zebrania.
 16. Zaplecze budowy oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.
 17. Materiały sypkie transportować pojazdami ze szczelnymi skrzyniami ładunkowymi lub np. w oponczach ograniczających pylenie.
 18. W celu ograniczenia pylenia w okresie bezdeszczowym i wietrznym należy zwilżać plac budowy.

Po analizie wszystkich dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia RDOŚ w Łodzi uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób. Analizując wszystkie informacje zawarte 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 rozwiązań chroniących środowisko nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bełchatowie opinią znak PPIS-ZNS-440/33/20 z dnia 26.06.2020 r., po rozpatrzeniu wniosku Burmistrza Zelowa postanowił nie wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji.

Planowana inwestycja będzie polegała na przebudowie istniejącej drogi i będzie przebiegać po jej śladzie. Inwestycja polegać będzie na poprawie stanu technicznego jezdni i zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez budowę chodnika, nie przewiduje się natomiast znaczącego negatywnego wpływu na środowisko na przedmiotowym obszarze.

Analizując przedłożoną dokumentację Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bełchatowie wskazał, iż przy zrealizowaniu przedsięwzięcia zgodnie z zaproponowanymi w „Karcie informacyjnej...” rozwiązaniami techniczno – technologicznymi i organizacyjnymi, nie będzie ono stwarzało zagrożenia dla zdrowia ludzi.

Stosownie do art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy o.o.ś. uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko powinno zawierać informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy o.o.ś.

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi powiatowej nr 1927E na odcinku Zelówek - Bocianicha na terenie gminy Zelów. Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenach zamkniętych. Długość odcinka rozbudowywanej drogi wynosi ok. 2,4 km. Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej przebiega przez miejscowości Zelówek i Bocianicha, przez tereny o luźnej zabudowie i ujęte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę (Uchwała nr XXII/142/2004 Rady Miejskiej w Zelowie z dnia 20 maja 2004 r.). Analizowany odcinek drogi posiada jezdnię bitumiczną szerokości ok. 4,5-5,5 m z poboczami gruntowymi i obustronnymi rowami przydrożnymi. Pod koroną drogi zlokalizowane są 4 przepusty betonowe. Przedmiotowa droga jest drogą powiatową klasy Z (zbiorcza). W pasie drogowym zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia terenu: sieć wodociągowa, linia energetyczna, projektowana kanalizacja sanitarna, linia teletechniczna. Przedmiotowy fragment drogi wg miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie znajduje się w strefach ochrony archeologicznej. W granicach działek objętych wnioskiem nie występują zabytki architektury i budownictwa znajdujące się w rejestrze i w ewidencji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Przedmiotowy odcinek drogi łączy miejscowości Zelówek i Bocianicha. Wielkość ruchu na istniejącej drodze wg pomiarów własnych zestawiono w tabeli poniżej.

Natężenie i struktura ruchu (prognozowane na podstawie wytycznych GDDKiA)

Rok	SDR w roku - poj. ogółem [poj./dobę]	poj. dostawcze [%]	poj. ciężkie [%]
2020	2403	4%	1%
2040	3923	4%	1%

Należy uznać, że w związku z wykonaniem nowej nawierzchni drogi natężenie ruchu nie wzrośnie skokowo a jedynie w sposób wynikający z typowej prognozy jego wzrostu.

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary leśne, obszary wodno-błotne czy inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary ochronne ujęcia wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Nie występują również obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe czy archeologiczne, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej. W rejonie drogi brak jest naturalnych cieków wodnych. Drogę przecinają 2 rowy melioracyjne. Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami chronionymi na podstawie Ustawy o ochronie przyrody.

Celem inwestycji jest przede wszystkim poprawienie stanu technicznego jezdni i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez budowę chodnika.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowę jezdni bitumicznej do szerokości 5,5-6,0 m z poszerzeniami na łukach poziomych wraz z przebudową skrzyżowań z drogami publicznymi w ciągu drogi,
- budowę jednostronnego chodnika szerokości 2,0 m z lokalnymi poszerzeniami w rejonie przeszkód terenowych, zlokalizowanego przy jezdni na całym odcinku drogi, oraz lokalnych chodników po przeciwnej stronie jezdni w rejonie przystanków autobusowych i skrzyżowań oraz budowę azyli dla pieszych,
- przebudowę poboczy z tłucznia kamiennego szerokości 1,0 m,
- przebudowę i konserwację jednostronnego rowu przydrożnego ziemnego z lokalnymi umocnieniami prefabrykatami betonowymi wraz z przegrodami filtracyjnymi (głębokość rowu do 0,8 m, nachylenie skarp 1:1-1:1,5),
- likwidację rowu przydrożnego po stronie projektowanego chodnika,
- budowę ok. 50 wpustów deszczowych z wylotami do rowu przydrożnego i umocnieniem rowu prefabrykatami betonowymi w rejonie wylotów,
- przebudowę i budowę 5 przepustów pod koroną drogi,
- budowę i przebudowę ok. 150 zjazdów z przepustami do działek sąsiednich, o nawierzchni z kostki brukowej i bitumicznej,
- przebudowę kolidującej sieci wodociągowej na długości ok. 1300 m wraz z przyłączami poprzez rozbiórkę istniejącej sieci i wykonanie odcinka sieci w nowej lokalizacji,
- przebudowę kolidujących skrzynek elektrycznych,
- przestawienie kolidujących ogrodzeń,
- budowę kanału technologicznego.

W pasie drogowym oprócz w/w robót drogowych nie przewiduje się budowy infrastruktury technicznej. Przedmiotowa inwestycja będzie polegać na przebudowie istniejącej drogi i będzie przebiegać po jej śladzie. Inwestycja polegać będzie na poprawie stanu technicznego jezdni i zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez budowę chodnika, nie przewiduje się natomiast znaczącego negatywnego wpływu na środowisko na przedmiotowym obszarze.

W obrębie inwestycji (w sąsiedztwie pasa drogowego) znajduje się ok. 70 zabudowań mieszkaniowo-zagrodowych, co oznacza, że przedsięwzięcie może oddziaływać na 280 ludzi (przyjęto 4 osoby zamieszkujące jedną zabudowę mieszkaniową).

Obszar, na którym będzie realizowana inwestycja oraz na który będzie ona oddziaływać, zlokalizowany jest na następujących działkach:

- obręb 03 Miasto Żelów:

dz. nr ewid. 39, 40, 41, 42, 117, 43, 44/1, 45/3, 45/2, 46, 47, 48, 116, 1

- obręb 09 Miasto Żelów:

dz. nr ewid. 154, 1, 2, 10, 11, 14, 18

- obręb Żelówek:

dz. nr ewid. 950/2, 4026/2, 2045, 2044, 2043, 2826, 2042, 2040, 2038/1, 2038/3, 2038/4, 2036/2, 2034, 2032, 2030, 2028, 2026, 2024, 2023, 2022, 2021, 2020, 2019/2, 2019/1, 2018, 2017/1, 2017/2, 3060, 3059, 2015/1, 2015/2, 2013, 2011, 2009, 2007, 2005, 2003, 2001, 2000/2, 1999/2, 1998/2, 1997, 1996, 1995, 1994, 1993, 1992, 1991, 1990, 1989, 1988/2, 1988/1, 1987/1, 1987/2, 1985, 1983, 1981, 1979, 1977, 1975, 1973, 1966, 1963/1, 1963/3, 1963/4, 1963/2, 1960, 1642, 2102/1, 2102/2, 2102/3, 2101/1, 2101/2, 2101/3, 2100, 2099, 2098, 2097, 2096, 2095, 2094, 2093, 2092, 2091, 3044, 2090, 2089/2, 2089/3, 2089/4, 2088, 2087, 2086/1, 2086/2, 2085/1, 2085/2, 2085/3, 2084, 2083, 2082, 2081, 2080, 2079, 2078, 2077, 2076, 2075, 2074, 2073, 2072, 2071/1, 2071/2, 2071/3, 2070, 2066, 2065, 2063, 2061, 2059, 2057, 2055, 2053, 2051, 2049/1, 2049/2, 2047, 2582/2, 2582/1, 1967, 1964, 1961

- obręb Bocianicha:

dz. nr ewid. 630, 601, 364, 363, 362, 361, 377, 359, 358, 357, 356, 355, 354, 353, 352, 351/1, 351/2, 351/3, 350, 349, 348, 347, 369, 370, 368, 347, 346, 345, 344, 343, 367, 366, 365, 299,

298, 297, 296, 295, 301, 130, 131, 132, 302, 303, 304, 305, 306/1, 306/2, 307, 308, 309, 339, 326, 310, 327, 311, 328, 312, 329, 313, 330, 314, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 342, 337, 338,

Obszar oddziaływania planowanej inwestycji przyjęto 100 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Nieruchomości, na których planowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie stanowią zarówno tereny, które stanowią pas drogowy przedmiotowej drogi powiatowej jak i tereny prywatne przeznaczone w części bądź całości do wykupu przez Powiat Bełchatowski. Na przedmiotowej drodze prowadzony jest ruch lokalny. Ruch samochodowy na odcinku planowanej inwestycji stanowią głównie samochody osobowe dojeżdżające do przyległych posesji i sąsiednich miejscowości.

Wzdłuż przedmiotowej drogi miejscowo występują pojedyncze drzewa. Tereny przy drodze stanowią nieruchomości zabudowane, pola uprawne i łąki pokryte trawami oraz roślinnością samosiewną. Na występującą na poboczu drogi szatę roślinną mają duży wpływ prowadzone zabiegi utrzymania drogi tj.: koszenie poboczy, a także zimowe utrzymanie drogi, w tym używanie soli drogowej.

W projektowanym pasie drogowym zlokalizowanych jest ok. 35 sztuk pojedynczych drzew wzdłuż przedmiotowej drogi, głównie jesion wyniosły, robinia akacjowa i dąb bezszypułkowy. W pasie drogowym brak krzewów.

W ramach realizacji inwestycji konieczne będzie usunięcie części drzew zlokalizowanych w pasie drogowym. Drzewa przeznaczone do usunięcia kolidują z projektowaną koroną drogi. Nie zaobserwowano w obrębie drzew gatunków zwierząt, roślin i grzybów (w tym porostów) podlegających ochronie. Wycinkę należy wykonać poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 15 października. Wycinka w tym okresie będzie możliwa po stwierdzeniu przez specjalistę z zakresu ornitologii braku lęgów na drzewach przeznaczonych do usunięcia. Bezpośrednio przed przystąpieniem do prac związanych z usuwaniem przedmiotowych drzew, ponownie przeprowadzone zostaną oględziny pod kątem występowania gatunków chronionych i zasiedlonych gniazd. W przypadku stwierdzenia ich obecności i konieczności naruszenia zakazów uzyskane zostanie zezwolenie na odstępstwa od zakazów wydane na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Wykaz drzew przeznaczonych do usunięcia

Lp.	Średnica drzewa [cm]	Obwód pnia drzewa mierzonego na wysokości 130 cm	Gatunek drzewa / krzewu	Nr działki	Obręb	Stan zdrowotny	Przyczyna usunięcia
1	30	95	jesion wyniosły	950/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
2	26	82	jesion wyniosły	950/2	Zelówek	80% gałęzi suchych	kolizja z proj. rowem odwadniającym
3	9 / 9 / 9	28/28/28	jałowiec pospolity	950/2, 2086/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
4	10/10/10	32/32/32	żywotnik zachodni	950/2, 2086/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
5	65	205	lipa szerokolistna	950/2, 2086/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
6	13/13/8	41/41/25	jesion wyniosły	2082	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. chodnikiem
7	21	66	sumak octowiec	2082	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
8	20/21/16 / 22/18	63/66/50/69/57	olsza czarna	950/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
9	40/36	126/113	robinia akacjowa	630, 364	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
10	70	220	robinia akacjowa	630, 364	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
11	23	72	dąb bezszypułkowy	630	Bocianicha	drzewo	kolizja z proj. rowem

						zdrowe	odwadniającym
12	35	110	robinia akacyjowa	630	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
13	40	126	robinia akacyjowa	630	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. chodnikiem
14	30/25	95/79	robinia akacyjowa	630	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. chodnikiem

Powyższe drzewa przeznaczone do usunięcia stanowią ok. 40 % drzew zlokalizowanych obecnie w pasie drogowym.

Planuje się nasadzenia zastępcze, adekwatne do utraconych walorów przyrodniczych na skutek planowanej wycinki, w ciągu przedmiotowego odcinka drogi powiatowej w ilości 28 sztuk. Przewiduje się nasadzenia zastępcze drzew spośród gatunków:

- klon zwyczajny,
- jesion wyniosły,
- lipa drobnolistna.

Sprzęt stosowany do usuwania drzew to m.in.: pilarki spalinowe, specjalne maszyny przeznaczone do karczowania pni, ciągniki ze specjalnym osprzętem do prowadzenia prac związanych z wyrębem drzew, rębarki, pojazdy ciężarowe wywożące drewno. Pnie, karpina oraz gałęzie przewożone będą transportem samochodowym. Drzewa nie przeznaczone do usunięcia należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Z zakresu projektowanych robót wynikać będą podstawowe roboty technologiczne takie jak:

- 1) Roboty ziemne związane będą z wykonaniem koryta pod nawierzchnie utwardzone oraz przebudowy rowów. Roboty ziemne wykonywane będą za pomocą sprzętu mechanicznego (koparki, spycharki, równiarki itp.). Ziemia z zielenców wykorzystana będzie do celów budowlanych.
- 2) Konstrukcje nawierzchni przewiduje się w postaci warstw:
 - jezdnia: warstwa wyrównawcza, wiążąca i ścieralna z betonu asfaltowego oraz na poszerzeniach podbudowa z betonu asfaltowego, podbudowa z tłucznia kamiennego i stabilizacja gruntu cementem
 - chodniki: podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem, nawierzchnia z kostki brukowej betonowej
 - pobocza: nawierzchnia z tłucznia kamiennego
 - zjazdy z kostki brukowej: stabilizacja gruntu cementem, podbudowa z tłucznia kamiennego, nawierzchnia z kostki brukowej betonowej
 - zjazdy bitumiczne: stabilizacja gruntu cementem, podbudowa z tłucznia kamiennego, warstwa wiążąca i ścieralna z betonu asfaltowego
 - umocnienia rowów: płyty betonowe ażurowe, ścieki betonowe.
- 3) Obiekty inżynierskie:

Projektuje się przebudowę/budowę 5 przepustów pod koroną drogi na przepusty żelbetowe Ø600. Projektuje się również przepusty pod zjazdami w ciągu rowów z rur HDPE Ø400.

4) Infrastruktura techniczna:

- Odwodnienie drogi: Wpusty deszczowe betonowe ze studzienkami Ø500 zwieńczone uliczną kratą żeliwną z przykanalikami - rurami PCV-U.
- Sieć wodociągowa z przyłączami: rury i kształtki PCV i PE zakresie średnic 32 – 160 mm ułożone na podsypce żwirowo-piaskowej, z zasuhami i hydrantami żeliwnymi
- Kanał technologiczny: studnie kablowe betonowe i rury: osłonowe HDPE, rury światłowodowe HDPE i- wiązki mikrorurek.

Wszystkie zastosowane materiały będą posiadały stosowne świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym. Roboty budowlane wykonuje się użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego w zakresie branży drogowej. Wykonanie nawierzchni jezdni

w technologii typowej dla odpowiedniej klasy technicznej drogi oraz przyjętej kategorii ruchu. Wszystkie roboty będą wykonane mechanicznie. Materiały z rozbiórki posiadające odpowiednie parametry techniczne przeznacza się do ponownego wykorzystania. Materiał z odzysku, który nie będzie mógł być wbudowany wywieziony zostanie na odpowiednie składowisko i zutyliizowane.

Zastosowana technologia sprawia, że uciążliwości dla środowiska mogą jedynie wystąpić na etapie wykonywania prac budowlanych związanych z wykonaniem robót budowlanych. Dobry stan techniczny maszyn i urządzeń przyczynić się ma do zminimalizowania prawdopodobieństwa zanieczyszczenia gruntu, wód gruntowych. Ze względu na charakter planowanej inwestycji (przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii) ryzyko wystąpienia poważnych awarii nie będzie występować.

Przewiduje się zlokalizowanie zaplecza budowy oraz bazy materiałowo-sprzętowej w pobliżu budowy, bez szczegółowego określenia lokalizacji na obecnym etapie. Plac budowy i zaplecze należy wykonać oszczędnie gospodarując terenem, dążąc jednocześnie do maksymalnej obsługi placu budowy w oparciu o istniejące drogi. Po rozpoczęciu inwestycji baza zostanie urządzona oraz utrzymana w dobrym stanie. Na zapleczu zostanie zapewnione w dobrym stanie pomieszczenie socjalne dla pracowników z niezbędnymi warunkami sanitarnymi i pomieszczeniem socjalnym.

Zaplecze budowy z bazą materiałowo – sprzętową należy zlokalizować:

- poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
- w odległości min. 50 m od terenów leśnych i naturalnych cieków wodnych
- w odległości min. 100 m od terenów chronionych.

Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo-sprzętowej, w miejscach, gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów. Miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na przenikanie do gleby powinny być wyściełane materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia robót budowlanych.

Zaplecze budowy zostanie ograniczone tylko do niezbędnego minimum i zostanie zlokalizowane w sąsiedztwie pasa drogowego. Czas trwania prac oraz zajęcie terenu maksymalnie zostanie ograniczony. Zakazane będzie spontaniczne wkraczanie na tereny sąsiadujące z budową. Na terenie budowy i na jej zapleczu powinien być utrzymywany porządek przy pomocy m.in. odpowiedniej ilości pojemników na odpady. Wykonawca winien zapewnić pracownikom dostęp do sanitariatów oraz do apteczki pierwszej pomocy.

Przewidywany zakres prac i założenie optymalnego wykorzystania obecnego pasa drogowego spowoduje, że niezbędny zakres ingerencji w środowisko naturalne będzie maksymalnie ograniczony.

Po zakończeniu robót obowiązkiem Wykonawcy będzie likwidacja zaplecza placu budowy oraz doprowadzenie zajmowanego pod zaplecze terenu do stanu pierwotnego. Plac budowy po zakończeniu prac zostanie uporządkowany, a zbędny materiał i sprzęt usunięty i wywieziony poza teren inwestycji. Teren budowy powinien być oznakowany i zabezpieczony przed wstępem osób do tego nieuprawnionych.

Zabezpieczenie składowanych materiałów do budowy drogi przewiduje się zależnie od rodzaju, w sposób następujący:

- materiały sypkie w szczelnych workach (cement, wapno, itp.)- w pomieszczeniach tymczasowych magazynów,
- materiały sypkie jak piasek, żwir itp. – zmagazynowane w hałdach na podłożu utwardzonym i ogrodzonym,
- elementy betonowe jak rury betonowe– magazynowane na podłożu utwardzonym i ogrodzonym,
- materiały drobne (sanitarne, elektryczne, sprzęt ochrony, BHP itp.) – zabezpieczone w pomieszczeniach tymczasowych magazynów.

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

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz na sąsiednich terenach brak jest przedsięwzięć, które mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Wraz z nową nawierzchnią drogi nie nastąpi zmiana rozkładu natężenia ruchu pojazdów a tym samym zwiększenie emisji zanieczyszczeń.

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

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary leśne, obszary wodno-błotne czy inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary ochronne ujęcia wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Nie występują również obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe czy archeologiczne, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej. W rejonie drogi brak jest naturalnych cieków wodnych. Drogę przecinają 2 rowy melioracyjne. Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami chronionymi na podstawie Ustawy o ochronie przyrody.

Do wykonania inwestycji przewiduje się wykorzystanie tylko tyle surowców i materiałów, ile potrzebne jest do przeprowadzenia inwestycji, zgodnie z projektem budowlanym. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: grysy, emulsja kationowa, kruszywa łamane, masa mineralno-bitumiczna, kostka brukowa, krawężniki, obrzeża betonowe, przepusty betonowe i PEHD i inne elementy wykończenia drogi.

W trakcie budowy zostaną zużyte następujące ilości:

paliw do napędu maszyn i pojazdów: 200 000 l

wody: 200 m³;

energii: 150 000 kWh.

Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych w tym wody i kruszywa budowlanego.

Szacunkowe zużycie materiałów w ramach planowanego przedsięwzięcia

Lp.	Nazwa materiału budowlanego	Jednostka	Ilość
1	tluczeń kamienny	m ³	1200
2	masa bitumiczna	m ³	1600
3	piasek	m ³	2500
4	kostka brukowa betonowa	m ³	700
5	rury żelbetowe	m	70
6	rury HDPE średnicy 400	m	500
7	kruszywo stabilizowane cementem	m ³	400

8	krawężniki betonowe	m	2000
9	obrzeża betonowe	m	2000
10	płyty ażurowe betonowe	m ²	300
11	ścieki betonowe	m	70
12	studzienki wpustowe	szt.	50
14	rury PCV-U, PE	m	1300
15	hydranty	szt.	8
16	rury: osłonowe HDPE, rury światłowodowe HDPE i- wiązki mikrorurek w jednym ciągu	m	2400

Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej w tym gospodarki odpadami.

Eksploracja analizowanej drogi nie będzie wymagała wykorzystania wody, materiałów, surowców oraz energii.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Podczas realizacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie pochodziła głównie od pojazdów spalinowych poruszających się po terenie inwestycji. Będzie to emisja o charakterze krótkoterminowym i o niewielkim znaczeniu.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z używanymi do budowy dróg materiałami i technologią robót drogowych.

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

W trakcie prowadzenia robót budowlanych wszystkie odpady będą składowane i przechowywane w pojemnikach do tego przeznaczonych. Opakowania metalowe będą przekazane na złom, a opakowania z tworzyw sztucznych i papieru w postaci worków przekazane do skupu surowców wtórnych. Odpady gruzu, demontowanych elementów materiałów izolacyjnych należy przekazać na wysypisko odpadów komunalnych. Odpady podobne do komunalnych powstające w trakcie budowy winny być gromadzone w pojemnikach na śmieci i systematycznie wywożone na wysypisko odpadów komunalnych. Odpady powinny być usuwane na bieżąco, tak, aby nie zaśmiecać okolicznych terenów. Odpady zaliczone do niebezpiecznych będą usunięte na odpowiednio wyodrębnione miejsce w obrębie wysypiska lub inne miejsce, wyznaczone przez odpowiednią jednostkę administracyjną po uprzednim uzgodnieniu. Na etapie budowy wymagany jest nadzór budowlany oraz kontrola poprawności prowadzenia gospodarki odpadami – przez właściwe organy administracyjne. Materiały budowlane winny być zabezpieczone przed nadmiernymi

stratami lub zamakaniem (powstawanie odcieków). Zgodnie z wyżej cytowaną Ustawą o odpadach do obowiązków Wykonawcy robót należy:

- zgromadzenie powstających odpadów w sposób selektywny,
- zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w fazie przebudowy,
- zapewnienie właściwego postępowania z odpadami niebezpiecznymi,
- dążenie do minimalizacji ilości odpadów oraz do ich maksymalnego gospodarczego wykorzystania, organizacja placu budowy oraz zaplecza materiałów budowlanych uwzględniająca
- wymogi ochrony środowiska i warunki bhp i p.poż.

Odpady powstające w trakcie budowy zostały sklasyfikowane według Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów w zależności od źródła powstawania i stopnia uciążliwości dla ludzi i środowiska. Pod pojęciem „odpady budowlane” należy rozumieć odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych. Szczegółowy wykaz odpadów mogących powstać w trakcie realizacji inwestycji wraz ze sposobem ich magazynowania przedstawiony został w poniższej tabeli. Przedstawione poniżej dane są szacunkowe. Ilości powstających odpadów powinny zostać dokładniej określone na etapie przygotowania placów budowy przez wykonawcę robót.

odpady z grupy 15 - odpady opakowaniowe:

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Masa odpadów [kg]	Sposób magazynowania
1.	15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	60	pojemniki na odpady
2.	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	60	pojemniki na odpady
3.	15 01 03	Opakowania z drewna	100	pryzma
4.	15 01 04	Opakowania z metali	50	pojemniki na odpady
5.	15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	100	pojemniki na odpady
6.	15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	50	pojemniki na odpady

odpady z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej z następujących rodzajów:

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Masa odpadów [m ³]	Sposób magazynowania
1.	17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	100	pryzma
2.	17 05 04	Gleba i ziemia w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	1600	pryzma

Ponadto w fazie budowy będą powstawać odpady komunalne: 20 03 01 – nie segregowane odpady komunalne w ilości ok. 0,3 tony które magazynowane będą w selektywnych pojemnikach. Usunięcie odpadów powstających podczas budowy drogi, zgodnie z aktualnymi przepisami, będzie należeć do wykonawcy tego przedsięwzięcia.

Sposób zagospodarowania odpadów powstających w fazie budowy

Za odzysk i unieszkodliwianie odpadów powstających w fazie budowy przedsięwzięcia będzie odpowiedzialny wykonawca. Wykonawca, w rozumieniu przepisów ustawy o odpadach będzie wytwórcą odpadów. Do jego obowiązków będzie należeć zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w fazie budowy, np.: zgromadzenie powstających odpadów w sposób selektywny, zapewnienie właściwego postępowania oraz przekazanie jednostce uprawnionej odpadów nieprzydatnych do zagospodarowania na miejscu budowy.

Rodzaje wytwarzanych odpadów – etap eksploatacji

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu
1.	Zużyte opony	16 01 03
2.	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14
3.	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81
4.	Odpady ulegające biodegradacji (biomasa)	20 02 01
5.	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01
6.	Zmiotki uliczne	20 03 03

W wyniku kolizji i wypadków może dojść do rozszczelnienia zbiorników i instalacji samochodowych, z których mogą zostać uwolnione i trafić do środowiska: płyny eksploatacyjne lub paliwa (grupa 13.01*, 13.02*, 13.03*, 13.07*). Oprócz tego, jeżeli w katastrofie uczestniczyć będą pojazdy przewożące towary niebezpieczne, może dojść do awaryjnych wycieków tych substancji (grupa 16 81). Stosowane w takich sytuacjach sorbenty są również odpadem wymagającym szczególnego traktowania (grupa 15 02 02*).

Sytuacje awaryjne są zdarzeniami losowymi. Brak jest możliwości precyzyjnego oszacowania ilości zanieczyszczeń powstających w takich sytuacjach. O wielkości zanieczyszczenia zdecydować będzie:

- skala awarii i rodzaj i ilości uwolnionej substancji;
- czas podjęcia akcji ratowniczej przez specjalistyczne służby;
- wyposażenie służb w środki techniczne do prowadzenia akcji ratowniczej.

Eksploatacja drogi nie będzie powodować powstawania znaczących ilości odpadów. Zasadniczą masę odpadów stanowić będą odpady podobne do komunalnych. Służby utrzymania drogi podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie drogą, winny zapewnić możliwość odbioru wszystkich powstających odpadów, w tym również powstających, w wyniku zdarzeń losowych.

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

Ścieki bytowe

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się powstawanie ścieków bytowych na omawianym terenie. Wykorzystane zostaną przenośne kabiny typu „TOI-TOI”. Urządzenia posadowione będą na płaskiej (wypoziomowanej), równej i stabilnej powierzchni. Powstające fekalia gromadzone będą w szczelnym zbiorniku, a następnie wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków. Kompleksową obsługę węzła sanitarnego będzie zapewniała firma zewnętrzna, posiadająca odpowiednie zezwolenie.

Hałas

Na etapie realizacji przedsięwzięcia emitowany będzie hałas do środowiska związany z pracą maszyn budowlanych wykonujących prace budowlane takie jak samochody ciężarowe, koparki, spychacze, rozkładarki asfaltu, zagęszczarki. Hałas ten będzie zlokalizowany w rejonie aktualnego frontu prowadzonych prac, będzie ograniczony w czasie do okresu realizacji przedsięwzięcia.

Obowiązujące wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wynikają z zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z dnia 5 lipca 2007r. nr 120, poz. 826).

Tereny zabudowy mieszkaniowej kwalifikowane są do grup terenów zabudowy mieszkaniowej zagrodowej i jednorodzinnej. Dopuszczalny poziom hałasu dla tych terenów został określony jako:

- dla pory dziennej – 60dB (A)
- dla pory nocnej – 50dB (A)

Istotnym elementem, z punktu widzenia oddziaływania akustycznego, będzie etap realizacji inwestycji. W trakcie budowy drogi w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia, okresowe

zakłócenia akustyczne spowodowane będą pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce.

Okres budowy można podzielić na następujące etapy:

- przygotowanie terenu do przebudowy drogi,
- przebudowa drogi,
- prace wykończeniowe.

Ze względu na specyfikę robót drogowych każdy z wyszczególnionych etapów wiąże się z emisją hałasu do środowiska. Emisja ta będzie ściśle związana z przesuwającym się frontem robót budowlanych. Ze względu na rodzaj stosowanego sprzętu etap prac ziemnych będzie okresem największej emisji hałasu. Przykładowe poziomy hałasu emitowanego przez urządzenia i maszyny budowlane przedstawiono w tabeli.

Przykładowy poziom emisji hałasu podczas typowych prac budowlanych

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

Należy zauważyć, iż poziom mocy akustycznej urządzeń stosowanych w budownictwie podlega ograniczeniom, zgodnie z wytycznymi zawartymi w 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. Zgodnie z powyższym rozporządzeniem moc akustyczna poszczególnych urządzeń nie powinna przekraczać:

- spycharka gąsienicowa – 104dB(A)
- koparka kołowa, ładowarka – 104dB(A)
- maszyny do zagęszczania, młoty pneumatyczne – 106dB(A)
- dźwigi wieżowe – 100dB(A)

Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależy od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Ze względu na to, iż na obecnym etapie brak jest szczegółowego harmonogramu prac oraz wykazu urządzeń pracujących przy budowie, nie można wykonać szczegółowej analizy wpływu budowy na klimat akustyczny otoczenia.

Ogólnie można stwierdzić, że uciążliwość akustyczna placu budowy może dochodzić do 50 m. Prace związane z budową i modernizacją mają jednak charakter czasowy a ich czas jest relatywnie krótki. Ponieważ hałas drogowy, który głównie z uwagi na powszechność i gęstość występowania dróg charakteryzuje się procentowo największym zasięgiem oddziaływania i stanowi główne zagrożenie, na jego podstawie przyjęto zasięg oddziaływania inwestycji. Okresem największej emisji hałasu będzie etap realizacji inwestycji ze względu na rodzaj stosowanego sprzętu.

W związku z powyższym zaleca się na etapie prowadzenia prac budowlanych zastosowanie się do poniższych wytycznych:

- zaplanować wszelkie operacje z użyciem ciężkiego sprzętu;
- stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska;
- czas budowy ograniczyć wyłącznie do pory dziennej 6.00-18.00;
- przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy;

- maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.

Powietrze

Uciążliwość dla powietrza atmosferycznego w fazie budowy stanowić będzie pył powstający podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu oraz substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych.

Korzystając z metody prof. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka, opisanej w pracy naukowo – badawczej pt. „Opracowanie oprogramowania do wyznaczania charakterystyk emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów w celu oceny oddziaływania na środowisko“, Ministerstwo Środowiska Warszawa luty 2003 r., można oszacować, że z pojazdów korzystających z drogi przy ruchu szacowanym na lata 2008 – 2013 emisja podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych wynosi na dobę 1 km:

- tlenków azotu – kilka kg/dobę,
- nie spalonych węglowodorów – poniżej 1 kg/dobę,
- benzen – poniżej 1 kg/dobę,

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby budowy drogi, w czasie 12 godzin na dobę może być oszacowana na:

- tlenki azotu – 1 – 2 kg na 12 godzin pracy,
- nie spalone w silniku węglowodory – ok. 0,2 kg na 12 godzin pracy,
- benzen z nie spalonego paliwa – kilkanaście gramów na 12 godzin pracy.

Oznacza to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę (ilość oszacowano na 5 szt.) jak i strumień pojazdów użytkowników drogi generować będzie niską emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Emisja ze strumienia pojazdów dodatkowo się zmniejszy z uwagi na częściowe i czasowe ograniczenie ruchu w obrębie budowanej drogi. Ponadto, ciągły postęp w technice silników, w tym silników diesla, w które wyposażone są pojazdy ciężkie, wprowadzanie nowych norm dla pojazdów – owocują stałym i konsekwentnym spadkiem emisji z silników do powietrza.

Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały, co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni asfaltowej, przez co najwyżej łącznie kilkadziesiąt godzin, niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną na skutek prowadzenia prac budowlanych w obrębie dróg żadne nadmierne skażenia powietrza.

Środowisko gruntowo-wodne

Na terenie budowy będą miały miejsce bezpośrednie mechaniczne przekształcenia środowiska gruntowo-wodnego, powierzchni terenu, gleby. Przebudowa drogi przyczyni się do:

- czasowego zajęcia dodatkowego terenu (poza placem budowy) pod zaplecza budowy i dojazdu;
- wzmożonego ruchu ciężkiego sprzętu budowlanego,
- wzrostu ruchu na odcinkach dróg, na których zostaną wyznaczone czasowe objazdy.

Zanieczyszczenie wód i gleb w czasie wykonywania robót ziemnych może nastąpić głównie w wyniku:

- wycieku substancji z niewłaściwie ulokowanych i zabezpieczonych zbiorników oraz źle konserwowanych lub wadliwie stosowanych maszyn, urządzeń i samochodów;
- przenikania szkodliwych substancji do gleb, wód powierzchniowych i podziemnych na skutek niewłaściwego składowania materiałów budowlanych lub podczas wykonywania robót; także na skutek pozostawienia lub zakopania w gruncie materiałów niebezpiecznych lub opakowań.

Są to sytuacje awaryjne, które przy odpowiednim nadzorze oraz dbałości i porządku na placu budowy nie powinny mieć miejsca. Niektóre uciążliwości i niekorzystne

oddziaływania inwestycji w fazie budowy mogą być ograniczone a ich charakter w większości będzie tymczasowy. Uwarunkowane jest to odpowiednim prowadzeniem robót. Roboty budowlane, aby spełniać wymagania związane z ochroną środowiska, powinny być poprzedzone szczegółowym planem i harmonogramem robót uwzględniającym zabezpieczenia, w którym zapewni się:

- odpowiednią organizację placu budowy z zapleczem socjalnym, aby na skutek braku porządku, niewłaściwego zabezpieczenia zbiorników, materiałów, maszyn, urządzeń i samochodów przed awariami nie doszło do skażeń, zanieczyszczeń i zniszczeń w środowisku;

- lokalizowanie zaplecza budowy, baz budowlanych i transportowych, parków maszynowych oraz dróg technologicznych poza terenami zalewowymi i źródłkowymi, ciekami wodnymi (minimalna odległość 100 m), rowami melioracyjnymi oraz poza terenami położonymi w pobliżu otwartych wód powierzchniowych i dolin rzecznych, a także możliwie jak najdalej od ujęć wód i ich planowanej ochrony pośredniej.

W przypadku konieczności zorganizowania zaplecza na ww. obszarach należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego, lokalizowanie baz materiałowo-sprzętowych na terenach utwardzonych i zabezpieczenie ich przed możliwością przedostania się szkodliwych substancji do środowiska wodno-gruntowego. Materiały budowlane należy składać w ilości niezbędnej do zapewnienia ciągłości robót budowlanych, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego np. pod przykryciem, sprawny sprzęt i środki transportu, przy czym ważna jest tutaj zarówno jakość sprzętu, jego prawidłowa eksploatacja i konserwacja, jak i dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko, stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami. Prace budowlane powinny być prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie (bez wycieków paliwa), które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. W całym cyklu organizacji budowy należy zwrócić uwagę na właściwy transport materiałów i odpowiednie ich magazynowanie. W przypadkach sytuacji awaryjnych na terenie budowy należy postępować ściśle zgodnie z odpowiednimi zarządzeniami i instrukcjami.

Hałas

Podstawowym źródłem hałasu szlaków komunikacyjnych jest ruch samochodowy.

Jego generacja związana jest z dwoma czynnikami:

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

W sąsiedztwie inwestycji występują pojedyncze zabudowania mieszkalne. W stanie istniejącym niewielkie natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku nie powoduje przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu w środowisku określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Ponadto klimat akustyczny w wyniku przebudowy drogi ulegnie poprawie. Ze względu na występowanie na rozpatrywanym odcinku drogi ruchu jedynie lokalnego nie przewiduje się wyposażenia drogi w urządzenia ochrony akustycznej.

Powietrze

Zanieczyszczeniem charakterystycznym dla komunikacji samochodowej są tlenki azotu. Inną substancją związaną z ruchem pojazdów są pyły, które mogą zalegać na powierzchni jezdni. Są to pyły pochodzenia naturalnego, przemysłowego i komunalnego. Wymienione pyły mogą zostać porwane przez powstające w otoczeniu pojazdu strugi i wiry powietrza. Skala zjawiska określanego mianem „wtórnego pylenia” nie jest możliwa do oszacowania metodami teoretycznymi.

Z analizy aktualnie obowiązujących, dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu, występujących w praktyce wartości emisji jednostkowych z pojazdów

wyrażonych w g/km/pojazd, dostępnych prognoz w zakresie zmian struktury paliw (benzyny bezołowiowe, paliwa gazowe i inne) i przewidywanych zmian w strukturze eksploatowanego parku samochodowego (jednostki energooszczędne i wyposażone w katalizatory spalin), wynika, że spośród dostatecznie rozpoznanych związków chemicznych, substancją decydującą o zasięgu, wyznaczonej metodami obliczeniowymi, strefy ponadnormatywnego oddziaływania drogi jest dwutlenek azotu (NO₂), tlenki azotu (NO_x) oraz benzen.

Wymagania jakości sanitarnej powietrza atmosferycznego określono na podstawie załącznika nr 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska w dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. Natężenie ruchu przyjęte do obliczeń zanieczyszczeń powietrza przyjęto zgodnie z wykonaną prognozą ruchu dla roku 2029.

W celu określenia emisji zanieczyszczeń podczas ruchu samochodów jako reprezentatywne dla poszczególnych kategorii samochodów przyjęto wskaźniki emisji, zależne od średniej prędkości pojazdów, określone przez prof. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka w „Ekspertyzie naukowej –opracowanie oprogramowania do wyznaczania wielkości charakteryzujących emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów samochodowych w celu oceny oddziaływania na środowisko w latach 2010 i 2020”. W poniższych tabelach zestawiono wskaźniki emisji dla roku 2020 dla prędkości średniej (miarodajnej) pojazdów lekkich - 60 km/h.

Wskaźniki emisji substancji z pojazdów – dla roku 2020

Rodzaj pojazdu	Wskaźniki emisji [g/km*poj.] dla 1 pojazdu						
	CO	NO _x	węglowodory aromatyczne	węglowodory alifatyczne	pył	benzen	pył z hamulców, opon
ciężarowe	0,368	0,966	0,051	0,459	0,023	0,0093	0,077713
dostawcze	0,200	0,243	0,0029	0,022	0,0154	0,0006	0,0215
osobowe	0,562	0,082	0,0066	0,022	0,0027	0,0015	0,0167

Wskaźniki te zostały użyte do obliczenia wielkości emisji z przebudowywanego odcinka drogi dla przyjętej prognozy ruchu w roku 2040.

Emisja roczna z całego omawianego odcinka drogi została obliczona w następujący sposób:
długość odcinka [km] x prognoza ruchu (z uwzględnieniem struktury pojazdów)[P/h]
x wskaźnik emisji dla danego rodzaju pojazdu.

Spodziewana emisja roczna substancji przebudowywanego odcinka drogi w roku 2040

Substancje	Emisja roczna [Mg/rok]
	2040 rok
CO	0,0050
NO _x	0,00090
węglowodory aromatyczne	0,000063
węglowodory alifatyczne	0,00024
pył	0,000031
benzen	0,000014
pył z hamulców, opon	0,00016

Ze względu na ciągłe zwiększaniu jakości pojazdów również pod względem emisji spalin można spodziewać się nawet zmniejszenia powyższych emisji. Dla przedstawionej prognozy ruchu nie należy się spodziewać przekroczeń stężeń dopuszczalnych poza liniami rozgraniczającymi drogi. Oczywiście duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa, budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu, która dzięki przebudowie drogi ulegnie znacznej poprawie.

Wody opadowe i roztopowe

Zanieczyszczone wody opadowe będą powstawały z odwodnienia drogi. Będą one zawierały metale ciężkie, związki azotu, węglowodory i pyły zawarte w między innymi w produktach ścierania opon i nawierzchni, rozproszonych w czasie transportu materiałach sypkich i płynnych, chemikaliach do zwalczania gołoledzi oraz paliwach, smarach, olejach itp.). Stopień zanieczyszczenia wód opadowych będzie niewielki ze względu na niewielkie natężenie ruchu. Nie przewiduje się negatywnego wpływu na jakość wód gruntowych.

Z badań prowadzonych przez Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie wynika, że koncentracje zanieczyszczeń w wodach opadowych są bardzo zmienne i zależą m.in. od rodzaju spływów (deszcz, spływ roztopowy, śnieg), rodzaju zagospodarowania terenu (zurbanizowany, niezurbanizowany), rodzaju drogi (ulica, trasa szybkiego ruchu, parking), natężenia ruchu, sposobu zwalczania śliskości, charakterystyka opadu itp.

Ilość wód opadowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych obliczono na podstawie wzoru:

$$Q = F \cdot q \cdot \varphi \cdot n$$

F – powierzchnia zlewni cząstkowych w ha

q – miarodajne natężenie deszczu (przyjęto jak dla klasy Z) $q = 97.2 \text{ dm}^3/\text{s} \cdot \text{ha}$, $P=50\%$, $H \leq 800\text{mm}$

φ – współczynnik spływu powierzchniowego dla terenów utwardzonych:

- drogi asfaltowe: $0,9 (13800 \text{ m}^2)$
- nawierzchnia z kostki brukowej: $0,8 (8500 \text{ m}^2)$
- nawierzchnia z tłucznia kamiennego: $0,6 (2000 \text{ m}^2)$

n- współczynnik opóźnienia dopływu - $n=1$

Ilość odprowadzanych wód deszczowych do ziemi korony drogi wynosi:

$$Q = 0,9 \cdot 13800 \cdot 97,2 + 0,8 \cdot 8500 \cdot 97,2 + 0,6 \cdot 2000 \cdot 97,2 = 198,5 \text{ dm}^3/\text{s}.$$

Rowy przydrożne projektuje się o parametrach:

- kształt trapezowy
- szerokość dna: 40 cm
- nachylenie skarp 1:1 - 1:1,5,
- głębokość: 50-80 cm,
- nawierzchnia trawiasta, z lokalnym umocnieniem płytami ażurowymi i ściekami betonowymi.

Powierzchnia trawiasta spełnia funkcję oczyszczania biologicznego. Należy wspomnieć, że zgodnie z Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24.07.2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, wody opadowe i roztopowe pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, budowli kolejowych, dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni wyżej 0,1 ha w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha oraz z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej obiektów magazynowania i dystrybucji paliw, w ilości jaka powstaje z opadów o częstotliwości występowania jeden raz w roku i czasie trwania 15 minut, lecz w ilości nie mniejszej niż powstająca z opadów o natężeniu 77 l na sekundę na 1 ha, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z dachów oraz powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1 w/w Rozporządzenia mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczenia.

W związku z powyższym wody odprowadzone z drogi nie będą wymagały oczyszczenia.

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

- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek - teren inwestycji zlokalizowany jest poza takimi obszarami,
- b) obszary wybrzeży i środowisko morskie – teren inwestycji zlokalizowany jest poza takimi obszarami,
- c) obszary górskie lub leśne - teren inwestycji zlokalizowany jest poza takimi obszarami,
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych - teren inwestycji zlokalizowany jest poza takimi obszarami,
- e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody - teren inwestycji zlokalizowany jest poza takimi obszarami,
- f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia – teren inwestycji zlokalizowany jest poza takimi obszarami,
- g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne - teren inwestycji zlokalizowany jest poza takimi obszarami,
- h) gęstość zaludnienia - teren inwestycji zlokalizowany jest poza obszarem gęsto zaludnionym,
- i) obszary przylegające do jezior - teren inwestycji zlokalizowany jest poza takimi obszarami,
- j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej - teren inwestycji zlokalizowany jest poza takimi obszarami,
- k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe - lokalizacja oraz charakter inwestycji nie spowodują zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych przez JCWPd i JCWP.

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

- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

W obrębie inwestycji (w sąsiedztwie pasa drogowego) znajduje się ok. 70 zabudowań mieszkaniowo-zagrodowych, co oznacza, że przedsięwzięcie może oddziaływać na 280 ludzi (przyjęto 4 osoby zamieszkujące jedną zabudowę mieszkaniową).

Obszar, na którym będzie realizowana inwestycja oraz na który będzie ona oddziaływać, zlokalizowany jest na następujących działkach:

- obręb 03 Miasto Zelów:

dz. nr ewid. 39, 40, 41, 42, 117, 43, 44/1, 45/3, 45/2, 46, 47, 48, 116, 1

- obręb 09 Miasto Zelów:

dz. nr ewid. 154, 1, 2, 10, 11, 14, 18

- obręb Zelówek:

dz. nr ewid. 950/2, 4026/2, 2045, 2044, 2043, 2826, 2042, 2040, 2038/1, 2038/3, 2038/4, 2036/2, 2034, 2032, 2030, 2028, 2026, 2024, 2023, 2022, 2021, 2020, 2019/2, 2019/1, 2018, 2017/1, 2017/2, 3060, 3059, 2015/1, 2015/2, 2013, 2011, 2009, 2007, 2005, 2003, 2001, 2000/2, 1999/2, 1998/2, 1997, 1996, 1995, 1994, 1993, 1992, 1991, 1990, 1989, 1988/2, 1988/1, 1987/1, 1987/2, 1985, 1983, 1981, 1979, 1977, 1975, 1973, 1966, 1963/1, 1963/3, 1963/4, 1963/2, 1960, 1642, 2102/1, 2102/2, 2102/3, 2101/1, 2101/2, 2101/3, 2100, 2099, 2098, 2097, 2096, 2095, 2094, 2093, 2092, 2091, 3044, 2090, 2089/2, 2089/3, 2089/4, 2088, 2087, 2086/1, 2086/2, 2085/1, 2085/2, 2085/3, 2084, 2083, 2082, 2081, 2080, 2079, 2078, 2077, 2076, 2075, 2074, 2073, 2072, 2071/1, 2071/2, 2071/3, 2070, 2066, 2065, 2063, 2061, 2059, 2057, 2055, 2053, 2051, 2049/1, 2049/2, 2047, 2582/2, 2582/1, 1967, 1964, 1961

- obręb Bocianicha:

dz. nr ewid. 630, 601, 364, 363, 362, 361, 377, 359, 358, 357, 356, 355, 354, 353, 352, 351/1, 351/2, 351/3, 350, 349, 348, 347, 369, 370, 368, 347, 346, 345, 344, 343, 367, 366, 365, 299, 298, 297, 296, 295, 301, 130, 131, 132, 302, 303, 304, 305, 306/1, 306/2, 307, 308, 309, 339, 326, 310, 327, 311, 328, 312, 329, 313, 330, 314, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 342, 337, 338,

Obszar oddziaływania planowanej inwestycji przyjęto 100 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Z uwagi na charakter inwestycji oraz jej lokalizację w znacznej odległości od granic Polski oddziaływanie transgraniczne nie wystąpi.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi powiatowej nr 1927E na odcinku Zelówek - Bocianicha na terenie gminy Zelów. Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenach zamkniętych.



Plan orientacyjny rozbudowywanej drogi

Długość odcinka rozbudowywanej drogi wynosi ok. 2,4 km. Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej przebiega przez miejscowości Zelówek i Bocianicha, przez tereny o luźnej zabudowie i ujęte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę (Uchwała nr XXII/142/2004 Rady Miejskiej w Zelowie z dnia 20 maja 2004r.). Analizowany odcinek drogi posiada jezdnię bitumiczną szerokości ok. 4,5-5,5 m z pobocznymi gruntowymi i obustronnymi rowami przydrożnymi. Pod koroną drogi zlokalizowane są 4 przepusty betonowe. Przedmiotowa droga jest drogą powiatową klasy Z (zbiorcza). W pasie drogowym zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia terenu: sieć wodociągowa, linia energetyczna, projektowana kanalizacja sanitarna, linia teletechniczna. Przedmiotowy fragment drogi wg miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie znajduje się w strefach ochrony archeologicznej. W granicach działek objętych wnioskiem nie występują zabytki architektury i budownictwa znajdujące się w rejestrze i w ewidencji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Przedmiotowy odcinek drogi łączy miejscowości Zelówek i Bocianicha. Wielkość ruchu na istniejącej drodze wg pomiarów własnych zestawiono w tabeli poniżej.

Natężenie i struktura ruchu (prognozowane na podstawie wytycznych GDDKiA)

Rok	SDR w roku - poj. ogółem [poj./dobę]	poj. dostawcze [%]	poj. ciężkie [%]
2020	2403	4%	1%
2040	3923	4%	1%

Należy uznać, że w związku z wykonaniem nowej nawierzchni drogi natężenie ruchu nie wzrośnie skokowo a jedynie w sposób wynikający z typowej prognozy jego wzrostu. Celem inwestycji jest przede wszystkim poprawienie stanu technicznego jezdni i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez budowę chodnika.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowę jezdni bitumicznej do szerokości 5,5-6,0 m z poszerzeniami na łukach poziomych wraz z przebudową skrzyżowań z drogami publicznymi w ciągu drogi,
- budowę jednostronnego chodnika szerokości 2,0 m z lokalnymi poszerzeniami w rejonie przeszkód terenowych, zlokalizowanego przy jezdni na całym odcinku drogi, oraz lokalnych

chodników po przeciwnej stronie jezdni w rejonie przystanków autobusowych i skrzyżowań oraz budowę azyli dla pieszych,

- przebudowę poboczy z tłucznia kamiennego szerokości 1,0 m,
- przebudowę i konserwację jednostronnego rowu przydrożnego ziemnego z lokalnymi umocnieniami prefabrykatami betonowymi wraz z przegrodami filtracyjnymi (głębokość rowu do 0,8 m, nachylenie skarp 1:1-1:1,5),
- likwidację rowu przydrożnego po stronie projektowanego chodnika,
- budowę ok. 50 wpustów deszczowych z wylotami do rowu przydrożnego i umocnieniem rowu prefabrykatami betonowymi w rejonie wylotów,
- przebudowę i budowę 5 przepustów pod koroną drogi,
- budowę i przebudowę ok. 150 zjazdów z przepustami do działek sąsiednich, o nawierzchni z kostki brukowej i bitumicznej,
- przebudowę kolidującej sieci wodociągowej na długości ok. 1300 m wraz z przyłączami poprzez rozbiórkę istniejącej sieci i wykonanie odcinka sieci w nowej lokalizacji,
- przebudowę kolidujących skrzynek elektrycznych,
- przestawienie kolidujących ogrodzeń,
- budowę kanału technologicznego.

W pasie drogowym oprócz ww. robót drogowych nie przewiduje się budowy infrastruktury technicznej. Przedmiotowa inwestycja będzie polegać na przebudowie istniejącej drogi i będzie przebiegać po jej śladzie. Inwestycja polegać będzie na poprawie stanu technicznego jezdni i zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez budowę chodnika, nie przewiduje się natomiast znaczącego negatywnego wpływu na środowisko na przedmiotowym obszarze.

d) prawdopodobieństwo oddziaływania:

Na etapie fazy realizacji przedsięwzięcia wystąpią krótkotrwałe oddziaływania, nie powodujące jednak trwałego znaczącego pogorszenia się otaczającego środowiska.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie niewielkie oddziaływanie na środowisko, w zakresie emisji hałasu oraz substancji pyłowych i gazowych do powietrza. Oddziaływanie to będzie odwracalne, trwające do czasu zakończenia prac budowlanych.

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

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz na sąsiednich terenach brak jest przedsięwzięć, które mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Wraz z nową nawierzchnią drogi nie nastąpi zmiana rozkładu natężenia ruchu pojazdów, a tym samym zwiększenie emisji zanieczyszczeń.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Do działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko w zakresie gospodarki odpadami należy zaliczyć m.in:

- w trakcie realizacji robót wykonawca będzie zobowiązany do przestrzegania przepisów prawa polskiego oraz prawa unijnego w zakresie ochrony środowiska;

- w okresie realizacji robót - do czasu ich zakończenia, wykonawca będzie podejmował wszystkie niezbędne kroki, aby zminimalizować niekorzystne skutki oddziaływania na terenie prowadzonych robót w zakresie zanieczyszczeń powodowanych jego działalnością;
- wykonawca będzie zobowiązany do przedstawienia przed przystąpieniem do każdego odbioru końcowego dokumentacji o przekazaniu materiału odpadowego do ponownego użytku, przetworzenia, wykorzystywania lub magazynowania w sposób przyjazny środowisku;
- w ramach ochrony gleby przewiduje się zdjęcie warstw ziemi (humus), która będzie odłożona do ponownego wykorzystania po zakończeniu prac budowlanych. Wykonane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac – po ich zakończeniu zakłócenia te znikną. Grunt z wykopów (tzw. urobek) zostanie wykorzystany do celów budowlanych;
- odpady powstające w trakcie prac będą ponownie użyte i wykorzystane przy pracach budowlanych;
- przewidywana technologia pozwoli na maksymalne zredukowanie ilości innych rodzajów odpadów;
- na budowie prowadzona będzie segregacja odpadów, a gromadzenie i przechowywanie odpadów odbywać się będzie w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (specjalne kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca);
- pracownicy wykonujący roboty budowlane będą załatwiać potrzeby fizjologiczne w specjalnie przygotowanych i przewiezionych na plac budowy toaletach typu „TOI-TOI”;
- odpady bytowe wyprodukowane przez pracowników będą zbierane w specjalnych pojemnikach na śmieci, a następnie wywiezione zostaną przez specjalistyczną firmę posiadającą uprawnienia.

Na podstawie art. 80 ust. 2 *ustawy o oś* Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zobowiązany jest do stwierdzenia zgodności lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jeżeli plan ten został uchwalony poza wyjątkami wynikającymi z tego przepisu m.in. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej. Teren na którym planowana jest inwestycja stanowi pas drogi powiatowej nr 1927 E, który zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania zlokalizowany jest w jednostce planistycznej 15 KP(Z) dla wsi Zelówek przeznaczenie podstawowe terenu jako tereny komunikacji kołowej - droga powiatowa klasy technicznej Z, przeznaczenie uzupełniające obsługa w zakresie infrastruktury technicznej w liniach rozgraniczających na terenie zabudowy, poszerzenie obustronne drogi do szerokości w liniach rozgraniczających 20,0 m. Na terenie wsi Bocianicha przedmiotowa droga znajduje się w jednostce oraz 24KP przeznaczenie podstawowe terenu jako tereny komunikacji kołowej - droga powiatowa klasy technicznej Z, przeznaczenie uzupełniające obsługa w zakresie infrastruktury technicznej w liniach rozgraniczających na terenie zabudowy, poszerzenie obustronne drogi do szerokości w liniach rozgraniczających 20,0m poza terenem zabudowy.

Biorąc pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia nie jest wymagane przeprowadzenie postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W toku prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 10 §1 kpa. strony miały możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w wyznaczonym przez Burmistrza Zelowa terminie. W terminie tym nie wniesiono żadnych uwag.

Analizując zgromadzoną w toku postępowania dokumentację biorąc pod uwagę zdanie organów opiniujących stwierdza się, że planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją wymagającą przeprowadzenia procedury oddziaływania na środowisko. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Inwestycja nie będzie miała znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne, ani tereny zlokalizowane w pobliżu.

Po rozpatrzeniu całokształtu materiału dowodowego biorąc pod uwagę wyniki opinii, ustalenia zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w oparciu o wskazane we wstępie przepisy, uwzględniając wniosek strony orzeczono jak w sentencji.

Załącznik :

*Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko załącznikiem do niniejszej decyzji jest **charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**.*

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego Piotrkowie Trybunalskim za pośrednictwem Burmistrza Zelowa, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.
2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza praw własności i uprawnień osób trzecich. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie uprawnia do wycinki drzew ani rozpoczęcia budowy.

Zgodnie z treścią załącznika (cz.1, pkt.45) ustawy o opłacie skarbowej z dnia 16 listopada 2006 r. (Dz. U. z 2019 r., poz. 1000 ze zm.) od niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł.



Z up. BURMISTRZA

mgr Anetta Kubiś
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Otrzymują strony postępowania według rozdzielnika.

**URZĄD MIEJSKI
w ZELOWIE
ul. Żeromskiego 23
97-425 Żelów**

Zelów, dnia 02.10.2020r.

KLAUZULA WYKONALNOŚCI

Niniejsza decyzja jest ostateczna
i podlega wykonaniu

od dnia *28.08.2020r.*

Z up. BURMISTRZA

Kubiś
mgr inż. Iwona Kubiś
KIEROWNIK REFERATU

Rozdzielnik do decyzji z dnia 28.07.2020 r. znak GK.6220.7.2020:

1. Inwestor.
2. Strony postępowania - zgodnie z art. 49 k.p.a.:
 - tablica ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Żelowie;
 - Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Żelowie;
 - tablica ogłoszeń sołeckich w miejscowości Żelówek;
 - tablica ogłoszeń sołeckich w miejscowości Bocianicha.
3. aa.

Do wiadomości:

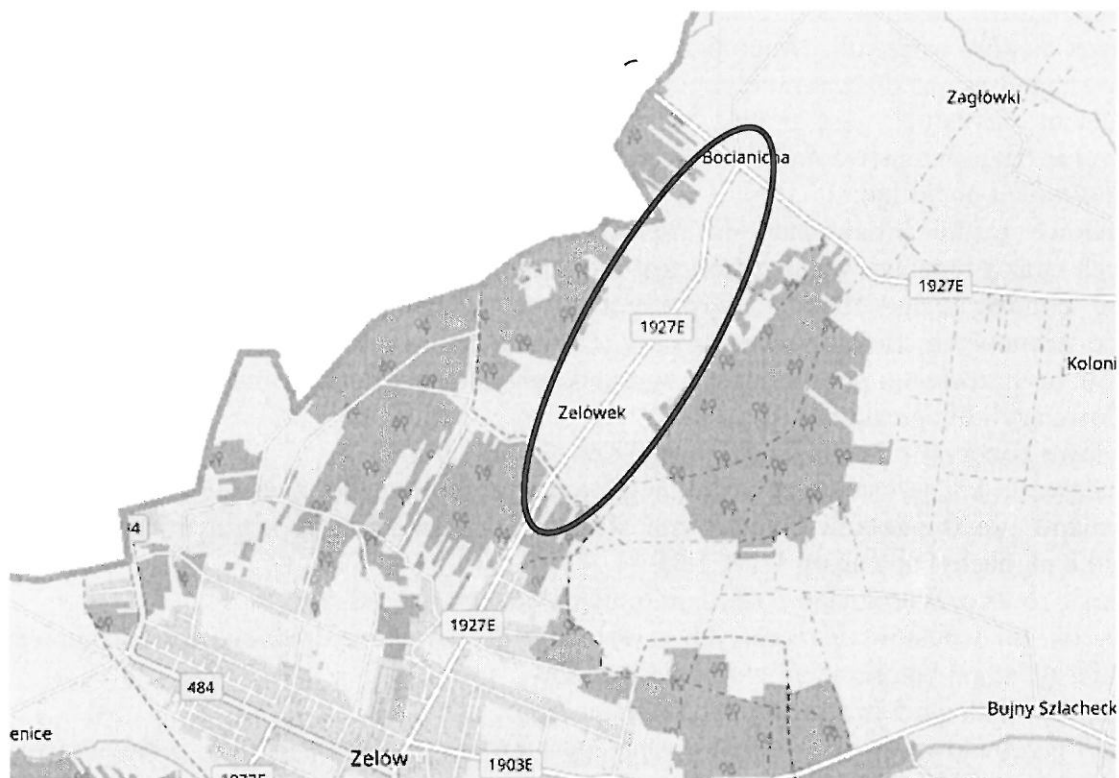
1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bełchatowie;
3. Zarząd Zlewni w Sieradzu.

ZAŁĄCZNIK

do decyzji z dnia 28 lipca 2020 roku, znak GK.6220.7.20219 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi powiatowej nr 1927 E wraz z budową chodnika od msc. Żelówek do msc. Bocianicha” gmina Żelów, powiat bełchatowski, województwo łódzkie.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi powiatowej nr 1927E na odcinku Żelówek - Bocianicha na terenie gminy Żelów. Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenach zamkniętych.



Plan orientacyjny rozbudowywanej drogi

Długość odcinka rozbudowywanej drogi wynosi ok. 2,4 km. Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej przebiega przez miejscowości Żelówek i Bocianicha, przez tereny o luźnej zabudowie i ujęte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę (Uchwała nr XXII/142/2004 Rady Miejskiej w Żelowie z dnia 20 maja 2004r.). Analizowany odcinek drogi posiada jezdnię bitumiczną szerokości ok. 4,5-5,5 m z poboczami gruntowymi i obustronnymi rowami przydrożnymi. Pod koroną drogi zlokalizowane są 4 przepusty betonowe. Przedmiotowa droga jest drogą powiatową klasy Z (zbiorcza). W pasie drogowym zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia terenu: sieć wodociągowa, linia energetyczna, projektowana kanalizacja sanitarna, linia teletechniczna. Przedmiotowy fragment drogi wg miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie znajduje się w strefach ochrony archeologicznej. W granicach działek objętych wnioskiem nie występują zabytki architektury i budownictwa znajdujące się w rejestrze i w ewidencji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Przedmiotowy odcinek drogi łączy miejscowości Żelówek i Bocianicha. Wielkość ruchu na istniejącej drodze wg pomiarów własnych zestawiono w tabeli poniżej.

Natężenie i struktura ruchu (prognozowane na podstawie wytycznych GDDKiA)

Rok	SDR w roku - poj. ogółem [poj./dobę]	poj. dostawcze [%]	poj. ciężkie [%]
2020	2403	4%	1%
2040	3923	4%	1%

Należy uznać, że w związku z wykonaniem nowej nawierzchni drogi natężenie ruchu nie wzrośnie skokowo a jedynie w sposób wynikający z typowej prognozy jego wzrostu.

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary leśne, obszary wodno-błotne czy inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary ochronne ujęcia wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Nie występują również obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe czy archeologiczne, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej. W rejonie drogi brak jest naturalnych cieków wodnych. Drogę przecinają 2 rowy melioracyjne. Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami chronionymi na podstawie Ustawy o ochronie przyrody.

Celem inwestycji jest przede wszystkim poprawienie stanu technicznego jezdni i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez budowę chodnika.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowę jezdni bitumicznej do szerokości 5,5-6,0 m z poszerzeniami na łukach poziomych wraz z przebudową skrzyżowań z drogami publicznymi w ciągu drogi,
- budowę jednostronnego chodnika szerokości 2,0 m z lokalnymi poszerzeniami w rejonie przeszkód terenowych, zlokalizowanego przy jezdni na całym odcinku drogi, oraz lokalnych chodników po przeciwnej stronie jezdni w rejonie przystanków autobusowych i skrzyżowań oraz budowę azyli dla pieszych,
- przebudowę poboczy z tłucznia kamiennego szerokości 1,0 m,
- przebudowę i konserwację jednostronnego rowu przydrożnego ziemnego z lokalnymi umocnieniami prefabrykatami betonowymi wraz z przegrodami filtracyjnymi (głębokość rowu do 0,8 m, nachylenie skarp 1:1-1:1,5),
- likwidację rowu przydrożnego po stronie projektowanego chodnika,
- budowę ok. 50 wpustów deszczowych z wylotami do rowu przydrożnego i umocnieniem rowu prefabrykatami betonowymi w rejonie wylotów,
- przebudowę i budowę 5 przepustów pod koroną drogi,
- budowę i przebudowę ok. 150 zjazdów z przepustami do działek sąsiednich, o nawierzchni z kostki brukowej i bitumicznej,
- przebudowę kolidującej sieci wodociągowej na długości ok. 1300 m wraz z przyłączami poprzez rozbiórkę istniejącej sieci i wykonanie odcinka sieci w nowej lokalizacji,
- przebudowę kolidujących skrzynek elektrycznych,
- przestawienie kolidujących ogrodzeń,
- budowę kanału technologicznego.

W pasie drogowym oprócz w/w robót drogowych nie przewiduje się budowy infrastruktury technicznej. Przedmiotowa inwestycja będzie polegać na przebudowie istniejącej drogi i będzie przebiegać po jej śladzie. Inwestycja polegać będzie na poprawie stanu technicznego jezdni i zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez budowę chodnika, nie przewiduje się natomiast znaczącego negatywnego wpływu na środowisko na przedmiotowym obszarze.

W obrębie inwestycji (w sąsiedztwie pasa drogowego) znajduje się ok. 70 zabudowań mieszkaniowo-zagrodowych, co oznacza, że przedsięwzięcie może oddziaływać na 280 ludzi (przyjęto 4 osoby zamieszkujące jedną zabudowę mieszkaniową). Obszar, na którym będzie realizowana inwestycja oraz na który będzie ona oddziaływać, zlokalizowany jest na następujących działkach:

- obręb 03 Miasto Zelów:

dz. nr ewid. 39, 40, 41, 42, 117, 43, 44/1, 45/3, 45/2, 46, 47, 48, 116, 1

- obręb 09 Miasto Zelów:

dz. nr ewd. 154, 1, 2, 10, 11, 14, 18

- obręb Zelówek:

dz. nr ewid. 950/2, 4026/2, 2045, 2044, 2043, 2826, 2042, 2040, 2038/1, 2038/3, 2038/4, 2036/2, 2034, 2032, 2030, 2028, 2026, 2024, 2023, 2022, 2021, 2020, 2019/2, 2019/1, 2018, 2017/1, 2017/2, 3060, 3059, 2015/1, 2015/2, 2013, 2011, 2009, 2007, 2005, 2003, 2001, 2000/2, 1999/2, 1998/2, 1997, 1996, 1995, 1994, 1993, 1992, 1991, 1990, 1989, 1988/2, 1988/1, 1987/1, 1987/2, 1985, 1983, 1981, 1979, 1977, 1975, 1973, 1966, 1963/1, 1963/3, 1963/4, 1963/2, 1960, 1642, 2102/1, 2102/2, 2102/3, 2101/1, 2101/2, 2101/3, 2100, 2099, 2098, 2097, 2096, 2095, 2094, 2093, 2092, 2091, 3044, 2090, 2089/2, 2089/3, 2089/4, 2088, 2087, 2086/1, 2086/2, 2085/1, 2085/2, 2085/3, 2084, 2083, 2082, 2081, 2080, 2079, 2078, 2077, 2076, 2075, 2074, 2073, 2072, 2071/1, 2071/2, 2071/3, 2070, 2066, 2065, 2063, 2061, 2059, 2057, 2055, 2053, 2051, 2049/1, 2049/2, 2047, 2582/2, 2582/1, 1967, 1964, 1961

- obręb Bocianicha:

dz. nr ewid. 630, 601, 364, 363, 362, 361, 377, 359, 358, 357, 356, 355, 354, 353, 352, 351/1, 351/2, 351/3, 350, 349, 348, 347, 369, 370, 368, 347, 346, 345, 344, 343, 367, 366, 365, 299, 298, 297, 296, 295, 301, 130, 131, 132, 302, 303, 304, 305, 306/1, 306/2, 307, 308, 309, 339, 326, 310, 327, 311, 328, 312, 329, 313, 330, 314, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 342, 337, 338, Obszar oddziaływania planowanej inwestycji przyjęto 100 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Nieruchomości, na których planowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie stanowią zarówno tereny, które stanowią pas drogowy przedmiotowej drogi powiatowej jak i tereny prywatne przeznaczone w części bądź całości do wykupu przez Powiat Bełchatowski.

Na przedmiotowej drodze prowadzony jest ruch lokalny. Ruch samochodowy na odcinku planowanej inwestycji stanowią głównie samochody osobowe dojeżdżające do przyległych posesji i sąsiednich miejscowości.

Wzdłuż przedmiotowej drogi miejscowo występują pojedyncze drzewa. Tereny przy drodze stanowią nieruchomości zabudowane, pola uprawne i łąki pokryte trawami oraz roślinnością samosiewną. Na występującą na poboczu drogi szatę roślinną mają duży wpływ prowadzone zabiegi utrzymania drogi tj.: koszenie poboczy, a także zimowe utrzymanie drogi, w tym używanie soli drogowej.

W projektowanym pasie drogowym zlokalizowanych jest ok. 35 sztuk pojedynczych drzew wzdłuż przedmiotowej drogi, głównie jesion wyniosły, robinia akacjowa i dąb bezszypułkowy. W pasie drogowym brak krzewów.

W ramach realizacji inwestycji konieczne będzie usunięcie części drzew zlokalizowanych w pasie drogowym. Drzewa przeznaczone do usunięcia kolidują z projektowaną koroną drogi. Nie zaobserwowano w obrębie drzew gatunków zwierząt, roślin i grzybów (w tym porostów) podlegających ochronie. Wycinkę należy wykonać poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym na okres od 1 marca do 15 października. Wycinka w tym okresie będzie możliwa po stwierdzeniu przez specjalistę z zakresu ornitologii braku lęgów na drzewach przeznaczonych do usunięcia. Bezpośrednio przed przystąpieniem do prac związanych z usuwaniem przedmiotowych drzew, ponownie przeprowadzone zostaną oględziny pod kątem występowania gatunków chronionych i zasiedlonych gniazd. W przypadku stwierdzenia ich obecności i konieczności naruszenia zakazów uzyskane zostanie zezwolenie na odstąpienie od zakazów wydane na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Wykaz drzew przeznaczonych do usunięcia

Lp.	Średnica drzewa [cm]	Obwód pnia drzewa mierzonego na wysokości 130 cm	Gatunek drzewa / krzewu	Nr działki	Obręb	Stan zdrowotny	Przyczyna usunięcia
1	30	95	jesion wyniosły	950/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
2	26	82	jesion wyniosły	950/2	Zelówek	80% gałęzi	kolizja z proj. rowem

						suchych	odwadniającym
3	9 / 9 / 9	28/28/28	jałowiec pospolity	950/2, 2086/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
4	10/10/10	32/32/32	żywotnik zachodni	950/2, 2086/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
5	65	205	lipa szerokolistna	950/2, 2086/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
6	13/13/8	41/41/25	jesion wyniosły	2082	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. chodnikiem
7	21	66	sumak octowiec	2082	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
8	20/21/16 /22/18	63/66/50/69/57	olsza czarna	950/2	Zelówek	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
9	40/36	126/113	robinia akacyjowa	630, 364	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
10	70	220	robinia akacyjowa	630, 364	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
11	23	72	dąb bezszypułkowy	630	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
12	35	110	robinia akacyjowa	630	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. rowem odwadniającym
13	40	126	robinia akacyjowa	630	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. chodnikiem
14	30/25	95/79	robinia akacyjowa	630	Bocianicha	drzewo zdrowe	kolizja z proj. chodnikiem

Powyższe drzewa przeznaczone do usunięcia stanowią ok. 40 % drzew zlokalizowanych obecnie w pasie drogowym.

Planuje się nasadzenia zastępcze, adekwatne do utraconych walorów przyrodniczych na skutek planowanej wycinki, w ciągu przedmiotowego odcinka drogi powiatowej w ilości 28 sztuk. Przewiduje się nasadzenia zastępcze drzew spośród gatunków:

- klon zwyczajny,
- jesion wyniosły,
- lipa drobnolistna.

Sprzęt stosowany do usuwania drzew to m.in.: pilarki spalinowe, specjalne maszyny przeznaczone do karczowania pni, ciągniki ze specjalnym osprzętem do prowadzenia prac związanych z wyrębem drzew, rębarki, pojazdy ciężarowe wywożące drewno.

Pnie, karpina oraz gałęzie przewożone będą transportem samochodowym.

Drzewa nie przeznaczone do usunięcia należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi jak w pkt 6.1.

Z zakresu projektowanych robót wynikać będą podstawowe roboty technologiczne takie jak:

- 1) Roboty ziemne związane będą z wykonaniem koryta pod nawierzchnie utwardzone oraz przebudowy rowów. Roboty ziemne wykonywane będą za pomocą sprzętu mechanicznego (koparki, spycharki, równiarki itp.). Ziemia z zielenców wykorzystana będzie do celów budowlanych.
- 2) Konstrukcje nawierzchni przewiduje się w postaci warstw:
 - jezdnia: warstwa wyrównawcza, wiążąca i ścieralna z betonu asfaltowego oraz na poszerzeniach podbudowa z betonu asfaltowego, podbudowa z tłucznia kamiennego i stabilizacja gruntu cementem
 - chodniki: podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem, nawierzchnia z kostki brukowej betonowej
 - pobocza: nawierzchnia z tłucznia kamiennego

- zjazdy z kostki brukowej: stabilizacja gruntu cementem, podbudowa z tłucznia kamiennego, nawierzchnia z kostki brukowej betonowej
- zjazdy bitumiczne: stabilizacja gruntu cementem, podbudowa z tłucznia kamiennego, warstwa wiążąca i ścieralna z betonu asfaltowego
- umocnienia rowów: płyty betonowe ażurowe, ścieki betonowe.

3) Obiekty inżynierskie:

Projektuje się przebudowę/budowę 5 przepustów pod koroną drogi na przepusty żelbetowe Ø600. Projektuje się również przepusty pod zjazdami w ciągu rowów z rur HDPE Ø400.

4) Infrastruktura techniczna:

- Odwodnienie drogi: Wpusty deszczowe betonowe ze studzienkami Ø500 zwieńczone uliczną kratą żeliwną z przykanalikami - rurami PCV-U.
- Sieć wodociągowa z przyłączami: rury i kształtki PCV i PE zakresie średnic 32 – 160 mm ułożone na podsypce żwirowo-piaskowej, z zasuwami i hydrantami żeliwnymi
- Kanał technologiczny: studnie kablowe betonowe i rury: osłonowe HDPE, rury światłowodowe HDPE i- wiązki mikrorurek.

Wszystkie zastosowane materiały będą posiadały stosowne świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym. Roboty budowlane wykonuje się użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego w zakresie branży drogowej. Wykonanie nawierzchni jezdni w technologii typowej dla odpowiedniej klasy technicznej drogi oraz przyjętej kategorii ruchu. Wszystkie roboty będą wykonane mechanicznie. Materiały z rozbiórki posiadające odpowiednie parametry techniczne przeznacza się do ponownego wykorzystania. Materiał z odzysku, który nie będzie mógł być wbudowany wywieziony zostanie na odpowiednie składowisko i zutylizowane.

Zastosowana technologia sprawia, że uciążliwości dla środowiska mogą jedynie wystąpić na etapie wykonywania prac budowlanych związanych z wykonaniem robót budowlanych. Dobry stan techniczny maszyn i urządzeń przyczynić się ma do zminimalizowania prawdopodobieństwa zanieczyszczenia gruntu, wód gruntowych. Ze względu na charakter planowanej inwestycji (przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii) ryzyko wystąpienia poważnych awarii nie będzie występować.

Zaplecze budowy

Przewiduje się zlokalizowanie zaplecza budowy oraz bazy materiałowo-sprzętowej w pobliżu budowy, bez szczegółowego określenia lokalizacji na obecnym etapie. Plac budowy i zaplecze należy wykonać oszczędnie gospodarując terenem, dążąc jednocześnie do maksymalnej obsługi placu budowy w oparciu o istniejące drogi. Po rozpoczęciu inwestycji baza zostanie urządzona oraz utrzymana w dobrym stanie. Na zapleczu zostanie zapewnione w dobrym stanie pomieszczenie socjalne dla pracowników z niezbędnymi warunkami sanitarnymi i pomieszczeniem socjalnym.

Zaplecze budowy z bazą materiałowo – sprzętową należy zlokalizować:

- poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
- w odległości min. 50 m od terenów leśnych i naturalnych cieków wodnych
- w odległości min. 100 m od terenów chronionych.

Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo-sprzętowej, w miejscach, gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów. Miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na przenikanie do gleby powinny być wyściełane materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia robót budowlanych.

Zaplecze budowy zostanie ograniczone tylko do niezbędnego minimum i zostanie zlokalizowane w sąsiedztwie pasa drogowego. Czas trwania prac oraz zajęcie terenu maksymalnie zostanie ograniczony. Zakazane będzie spontaniczne wkraczanie na tereny sąsiadujące z budową. Na terenie budowy i na jej zapleczu powinien być utrzymywany

porządek przy pomocy m.in. odpowiedniej ilości pojemników na odpady. Wykonawca winien zapewnić pracownikom dostęp do sanitariatów oraz do apteczki pierwszej pomocy.

Przewidywany zakres prac i założenie optymalnego wykorzystania obecnego pasa drogowego spowoduje, że niezbędny zakres ingerencji w środowisko naturalne będzie maksymalnie ograniczony.

Po zakończeniu robót obowiązkiem Wykonawcy będzie likwidacja zaplecza placu budowy oraz doprowadzenie zajmowanego pod zaplecze terenu do stanu pierwotnego. Plac budowy po zakończeniu prac zostanie uporządkowany, a zbędny materiał i sprzęt usunięty i wywieziony poza teren inwestycji. Teren budowy powinien być oznakowany i zabezpieczony przed wstępem osób do tego nieuprawnionych.

Zabezpieczenie składowanych materiałów do budowy drogi przewiduje się zależnie od rodzaju, w sposób następujący:

- materiały sypkie w szczelnych workach (cement, wapno, itp.)- w pomieszczeniach tymczasowych magazynów,
- materiały sypkie jak piasek, żwir itp. – zmagazynowane w hałdach na podłożu utwardzonym i ogrodzonym,
- elementy betonowe jak rury betonowe– magazynowane na podłożu utwardzonym i ogrodzonym,
- materiały drobne (sanitarne, elektryczne, sprzęt ochrony, BHP itp.) – zabezpieczone w pomieszczeniach tymczasowych magazynów.

Nie przewiduje się wariantowania inwestycji w sensie lokalizacyjnym. Planowane przedsięwzięcie obejmuje jedynie przebudowę istniejącej drogi po trasie drogi istniejącej o parametrach zgodnych z warunkami technicznymi. Rozwiązanie to jest najbardziej korzystne pod względem ekonomicznym i środowiskowo-przyrodniczym. Wytyczenie nowego szlaku wiąże się z pozyskaniem terenów pod inwestycję, które trzeba przystosować poprzez np. osuszenie, wyrównanie terenu, wykarczowanie lasu, budowa nowej drogi itp.. Takie działanie wiąże się z poniesieniem bardzo wysokich kosztów inwestycyjnych i nie jest bez wpływu na miejscową przyrodę. Należy tutaj zaznaczyć, że wykonanie inwestycji (wariant inwestycyjny) poprzez polepszenie jakości nawierzchni drogi wpłynie korzystnie na stan klimatu akustycznego środowiska w tym również zmniejszy emisję drgań i wibracji.

W przypadku niezrealizowania prac (wariant 0 - bezinwestycyjny) pogłębią się istniejące problemy związane z poruszaniem się przedmiotową drogą tj. brak zapewnionego bezpieczeństwa poruszania się pojazdów, brak chodników dla pieszych, dalsze niszczenie nawierzchni drogi, uszkodzenia pojazdów poruszających się drogą, nadmierna emisja hałasu i drgań.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami chronionymi na podstawie Ustawy o ochronie przyrody natomiast zlokalizowana jest w odległości:

- 2,0 km od Obszaru Chronionego Środkowej Grabi;
- 4,5 km od Obszaru Siedliskowego Grabia;
- 5,8 km od Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Widawki.

Dodatkowo droga nie jest zlokalizowana w żadnym korytarzu ekologicznym.

Przewiduje się następujące prace rozbiórkowe:

- lokalna rozbiórka nawierzchni drogi;
- rozbiórka przepustów pod koroną drogi;
- rozbiórka nawierzchni zjazdów z przepustami;
- rozbiórka sieci wodociągowej.

Powyższe prace nie spowodują znaczącego oddziaływania na środowisko.

Z up. BURMISTRZA

mgr Aneta Młynar
ZASTĘPCA BURMISTRZA