

Ostatnia data ogłoszenia decyzyjnego
21.09.2015 r.

Do dnia 05.10.2015 r.

Nie wniesiono odwołań
Goleniów, dnia 15 września 2015r.

Z up. Burmistrza

DECYZJA
mgr inż. Joanna Chłkiewicz
Burmistrz Gminy Goleniów
Wydział Planowania Przestrzennego
o środowiskowych oddziałyvaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 art. 86 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2013r. poz. 267 ze zm), po rozpatrzeniu wniosku Pana Mariusz Jazdzewski pełnomocnika Zarządu Powiatu Goleniowskiego,

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej nr 4133 Łożnica – Goleniów w km od 14+do 17+380 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego na terenie działek:

- 18/7, 18/11, 20/20, 333/2, 415, 414/4, 416/3, 443/2 428/2 obręb geodezyjny Żółwia

Błoc,

- 56/20 70, 362 obręb geodezyjny nr 3 miasta Goleniów,
- 6,7,16, 17, 18, 31, 32 obręb geodezyjny nr 4 miasta Goleniów,
- 1, 3 ,5, 6/2, 7, 12, 35/4 obręb geodezyjny nr 5 miasta Goleniów.

UZASADNIENIE

W dniu 15 lipca 2015r. Pan Mariusz Jazdzewski pełnomocnik Zarządu Powiatu Goleniowskiego złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej nr 4133 Łożnica –Goleniów w km od 14+do 17+380 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego na terenie działek:

- 18/7, 18/11, 20/20, 333/2, 415, 414/4, 416/3, 443/2 428/2 obręb geodezyjny Żółwia

Błoc

- 56/20 70, 362 obręb geodezyjny nr 3 miasta Goleniów,
- 6,7,16, 17, 18, 31, 32 obręb geodezyjny nr 4 miasta Goleniów,
- 1, 3 ,5, 6/2, 7, 12, 35/4 obręb geodezyjny nr 5 miasta Goleniów.

W toku przeprowadzonego postępowania ustalono, że inwestycja zakwalifikowana jest do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.).

Zgodnie z ww. rozporządzeniem przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu może być wymagane.

W związku z powyższym Burmistrz Gminy Goleniów, pismem z dnia 24 lipca 2015r. zgodnie z art. 64 ust. 1 i 2, w oparciu o art. 75 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013, poz. 1235 ze zm.), wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Goleniowie z prośbą o wydanie opinii dotyczącej obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Do ww. pisma dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych,
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie,
- kserokopię wniosku inwestora.

W odpowiedzi na powyższe Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Goleniowie pismem z dnia 29 lipca 2015r. (data wpływu do tut. Organu 30 lipca 2015r.) znak sprawy: PS-N.NZ-401-35/15 wyrazili opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 4133 Łożnica – Goleniów w km od 14+do 17+380 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego na terenie działek:

- 18/7, 18/11, 20/20, 333/2, 415, 414/4, 416/3, 443/2 428/2 obręb geodezyjny Żółtwa Błoc

- 56/2 70, 362 obręb geodezyjny nr 3 miasta Goleniów,
 - 6,7,16, 17, 18, 31, 32 obręb geodezyjny nr 4 miasta Goleniów,
 - 1, 3, 5, 6/2, 7, 12, 35/4 obręb geodezyjny nr 5 miasta Goleniów,
- nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Natomiast Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie pismem z dnia 21 sierpnia 2015r. (data wpływu do tut. Organu 24 sierpnia 2015r.) znak: WONS-OŚ.4240.176.2015.A1T wezwał do pisemnego uzupełnienia przedmiotowej karty informacyjnej przedsięwzięcia.

W związku z powyższym wezwano Inwestora do uzupełnienia przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Dnia 24 sierpnia 2015r. Wnioskodawca przedłożył do tut. Organu stosowne uzupełnienie, następnie zostało ono przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie. Po otrzymaniu uzupełnienia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie Pismem z dnia 28 sierpnia 2015r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę powyższe opinie postanowieniem z dnia 28 sierpnia 2015r. odstąpiono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji.

Rozpatrując obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko tut. Organ uwzględnił uwarunkowania wynikające z art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013, poz. 1235 ze zm.) tj.:

Planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie odcinka drogi powiatowej nr 4133Z na odcinku od km ok. 14+461 do km ok. 17+380 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego na terenie miasta i gminy Goleniów. Zakres ww. przedsięwzięcia obejmuje również:

1. remont i rozbudowę istniejącego oświetlenia ulicznego,
2. przebudowę i rozbudowę istniejącego systemu kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz sieci wodociągowej,
3. przebudowę istniejących przepustów,
4. przebudowę skrzyżowania ul. Grenadierów z droga powiatową nr 4133Z,
5. urządzenie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych w strefie przyszpitalnej,

6. usunięcie drzew i krzewów kolidujących z inwestycją.

Trasa przebudowywanego odcinka drogi będzie przebiegała w całości po istniejącym śladzie, na odcinku ok. 2920 m.

Biorąc pod uwagę planowany rozwój terenów znajdujących się przy planowanej drodze zakłada się natężenie ruchu (docelowo dla 2030 r.) wynoszące ok. 700 pojazdów, głównie osobowych. Udział samochodów ciężarowych po drodze (jak podano to w KIP) jest dopuszczony jedynie w przypadku specjalnej przepustki.

Przewiduje się wykonanie drogi poprzez zfierezowana, a następnie rozłożenie gorącej mieszanki mineralno-asfaltowej. Ponadto przewiduje się wykonanie ciągu pieszo-jednego i zjazdów na odcinku miejskim z mieszanki asfaltowo-mineralnej na odcinku zamieszkim i kostki betonowej na odcinku miejskim oraz parkingu z kostki betonowej.

W trakcie realizacji inwestycji wykorzystane będą również m.in. następujące materiały i surowce: woda, olej napędowy, niezbędne elementy realizowanych sieci: wodnej, kanalizacyjnej, czy oświetleniowej.

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie wykorzystania ciężkiego sprzętu budowlanego typowego jak dla robót drogowych (samochody ciężarowe, koparki, układarki mas bitumicznych, walce).

Występująca zabudowa mieszkaniowa (głównie na terenie miasta Goleniów) i teren szpitala, znajdujące się wzdłuż drogi podlegają ochronie akustycznej, na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Na etapie realizacji inwestycji emitowany hałas związany będzie z pracą maszyn budowlanych oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Na poziom emisji hałasu będzie miał wpływ czas przeznaczony na prowadzenie robót oraz równocześnieść pracy wielu maszyn i urządzeń. Hałas powstający na etapie budowy będzie krótkotrwały, o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Do realizacji przedsięwzięcia przyjęto wykonanie nawierzchni bitumicznej. Po przebudowie emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu istniejącego, z uwagi na poprawę płynności i bezpieczeństwo ruchu.

Na etapie budowy będzie miała miejsce emisja pyłu w trakcie pracy maszyn wykonujących roboty budowlane i ziemne, emisja zanieczyszczeń powietrza pochodzących z silników maszyn budowlanych i środków transportu, jak również emisja substancji powstających podczas układania mieszanki mas bitumicznych. Oddziaływanie to będzie miało charakter krótkotrwały i ustąpi po zakończeniu robót budowlanych. Emisja ta nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. W fazie eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych norm dla zanieczyszczeń pochodzących z ruchu pojazdów na drodze, z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pojazdów na drodze.

Przedsięwzięcie krzyżuje się z ciekieniem wodnym Strugą Maszewską. W sąsiedztwie inwestycji bark jest innych cieków lub zbiorników wodnych.

Ze względu na planowany zakres przebudowy i przewidywany zasięg oddziaływania inwestycji w fazie budowy nie przewiduje się możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne analizowanego terenu. Potencjalne oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne na etapie budowy związane będzie z pracami ziemnymi, odwodnieniem oraz powstawaniem odpadów. Przewiduje się prowadzenie prac w taki sposób, aby nie zanieczyścić warstw ziemi oraz, aby odwadnianie nie spowodowało powstania lejów depresyjnych poza granicami terenu inwestycji. Istotne znaczenie dla ochrony środowiska gruntowego i wodnego ma stosowanie zasad gospodarki odpadami. Z zapisów KIP wynika, że na etapie budowy prowadzona będzie prawidłowa gospodarka odpadami, zgodnie z zapisami zawartymi ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.), w tym: ograniczenie i minimalizacja ilości wytwarzanych odpadów oraz zagospodarowanie odpadów nadających się do ponownego wykorzystania na terenie budowy.

Po wykonaniu prac ziemnych odpady zostaną przekazane uprawnionym firmom do ich wywozu i zagospodarowania.

Z uzupełnienia przekazanego przez Wnioskodawcę wynika, że wody z drogi i ścieżki rowerowej odprowadzone będą tak jak w stanie istniejącym - powierzchniowo na odcinku o przekroju drogowym tj. od końca opracowania do przecięcia drogi ze Strugą Maszewską. Rolę układów oczyszczających spełniać będą trawiaste pobocza oraz rowy. Natomiast odcinek o przekroju ulicznym (miejski do Strugi Maszewskiej) będzie odwadniany poprzez kanalizację deszczową i separatory wylotem do Strugi Maszewskiej. Ilość odprowadzanych wód z całej powierzchni przebudowywanej drogi pozostanie na poziomie dotychczasowym tj. ok. 42,28 l/s. Przewiduje się, że stężenia zanieczyszczeń w odprowadzanych ściekach opadowych drogi spełniać będą obowiązujące normy.

Z ogólnodostępnych dokumentów wynika, że przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie przylegającym do obszarów wybrzeży i terenów górskich, obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych oraz uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowskiej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm.) oraz planowanymi do objęcia taką ochroną. Obszary takie nie znajdują się również w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

Z Waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego (Biuro Konserwacji Przyrody - Szczecin, 2010) wynika, że na terenie przedsięwzięcia i w jego bezpośrednim otoczeniu nie występują gatunki roślin, zwierząt i siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki 368 drzew i krzewów rosnących wzdłuż ul. Nowogardzkiej, z których duża ilość jest o złym lub średnim stanie zdrowotnym. Zadrzewienia te nie mają charakteru regularnych nasadzeń. Z uzupełnienia do KIP wynika, że w drzewach tych nie stwierdzono występowania chronionych gatunków zwierząt, w tym gniazd ptaków. Niemniej jednak autor KIP wskazał, że wycinka drzew będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków.

W celu ochrony drzew przydrożnych przewidzianych do zachowania przewiduje się ich zabezpieczenie na czas budowy i szczególną ostrożność podczas prac ziemnych w ich pobliżu.

W ramach realizacji inwestycji planowane są nasadzenia kompensacyjne w ilości nie mniejszej niż liczba drzew i krzewów, która zostanie usunięta.

Przebudowa drogi nie będzie miała negatywnego wpływu na walory przyrodnicze terenów sąsiadujących z inwestycją, ponieważ nie wymaga wykonania prac, które wpłynęłyby niekorzystnie na środowisko przyrodnicze.

Zrealizowanie przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy stanu środowiska w rejonie drogi, ponieważ poprzez wymianę zniszczonej nawierzchni wpłynie na usprawnienie płynności ruchu oraz na zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i okolicznych mieszkańców. Ze względu na charakter przedsięwzięcia, zakres prac oraz zastosowaną technologię i określone w KIP i uzupełnieniu rozwiązania chroniące środowisko w fazie realizacji i eksploatacji, wyklucza się możliwość znaczącego negatywnego wpływu przedsięwzięcia na stan środowiska. W wyniku eksploatacji inwestycji nie powstaną żadne istotne nowe emisje i obciążenia środowiska, nie powinny również zwiększyć się oddziaływania już istniejące.

Nie przewiduje się, aby realizacja i eksploatacja inwestycji spowodowała przekroczenia obowiązujących norm w środowisku.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2013, poz. 1479) przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Nie przewiduje się wystąpienia transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie przeprowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, można stwierdzić, iż spełnienie wymagań i warunków określonych w niniejszej decyzji pozwoli na dopełnienie wymogów zawartych w przepisach o ochronie środowiska i wyeliminowanie możliwości ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego, zagrożenia hałasem, zagadnień wodno – ściekowych, gospodarki odpadami, ochrony powierzchni ziemi, w tym gleby i rzeźby terenu, świata zwierzęcego i roślinnego, ingerencji w krajobraz, skażenia i zanieczyszczenia wód podziemnych.

Mając powyższe na uwadze, po przeprowadzeniu postępowania, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

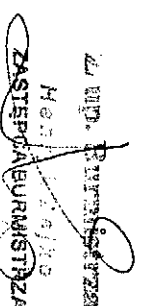
Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy.

Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4. ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.). Złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w art. 72 ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji. Zajęcie stawiska następuje w drodze postanowienia.

Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Szczecinie za pośrednictwem Burmistrza Gminy Goleniów w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.


Z up. Burmistrza
H. J. / H.
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Otrzymują:

1. Zarząd Powiatu Goleniowskiego
ul. Dworcowa 1, 72-100 Goleniów

Pełnomocnik:

Biurow Usług Inżynierskich Mariusz Jądzewski
ul. Ks. J. Poniałowskiego 9/7, 72-200 Nowogard

2. Strony poprzez obwieszczenie

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Teofila Firlika 20, 71 – 637 Szczecin

2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. Pocztowa 36, 72-100 Goleniów

ZAŁĄCZNIK NR 1 **do decyzji nr 24/SU/2015**

Planowana inwestycja polegać ma na przebudowie odcinka drogi powiatowej nr 4133Z na odcinku od km ok. 14+461 do km ok. 17+380 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego. W ramach zadania wykonane zostaną również:

- remont i rozbudowa istniejącego oświetlenia ulicznego,
- przebudowa i rozbudowa istniejącego systemu kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz sieci wodociągowej, przebudowa istniejących przepustów,
- przebudowę skrzyżowania ul. Grenadierów z drogą powiatową nr 4133 Z, urządzenie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych w strefie przyszpitalnej.

Lokalizacja inwestycji to działki numer:

- 18/7, 18/11, 20/20, 333/2, 415, 414/4, 416/3, 443/2 428/2 obręb geodezyjny Żółwia Błoc
- 56/20 70, 362 obręb geodezyjny nr 3 miasta Goleniów,
- 6,7,16, 17, 18, 31, 32 obręb geodezyjny nr 4 miasta Goleniów,
- 1, 3 ,5, 6/2, 7, 12, 35/4 obręb geodezyjny nr 5 miasta Goleniów.

Trasa przebudowywanego odcinka drogi przebiegała będzie w całości po istniejącym śladzie. Przybliżona długość przebudowywanego odcinka drogi wynosić będzie ok. 2 920 mb. Przewiduje się nawierzchnie z warstwą ścieralną z betonu asfaltowego.

Projektowany ciąg pieszo-jezdny zlokalizowany jest wzdłuż przebudowywanej drogi. Warstwa ścieralna ciągu będzie wykonana z kostki betonowej na odcinku miejskim oraz z mieszanki mineralno-asfaltowej na odcinku zamiejskim.

Projekt przewiduje w strefie przyszpitalnej wykonanie miejsc parkingowych z kostki betonowej.

Przebudowywane zjazdy będą miały odpowiednio nawierzchnię z kostki betonowej w obszarze miejskim oraz nawierzchnię z mieszanki mineralno-asfaltowej na odcinku zamiejskim.

W ramach zadania przewidziane jest też wyremontowanie istniejącego już chodnika.

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia obecnie znajduje się droga powiatowa o nawierzchni z mieszanki mineralno - asfaltowej. Nawierzchnia jest w złym stanie technicznym. Posiada liczne wyboje i ubytki w których powstają niebezpieczne zastoiska wodne.

Zakres opracowania projektowego będącego przedmiotem:

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- kategoria drogi powiatowa klasa drogi L - lokalna
- kategoria ruchu KR 3-4
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h
- odcinek drogi jednojezdniowej szerokości od 7,00 do 13,00 m na dl. 2600 m
- odcinek drogi dwujezdniowej szerokości od 4,00 do 6,30 m na dl. 230 m
- ciąg pieszo - rowerowy o szerokości 3,50 m
- chodniki obustronne o szerokości od 1,50 m do 3,00 m

W ramach projektu planuje się remont nawierzchni jezdni oraz chodników a także budowę nowego ciągu pieszo - rowerowego. W zakres inwestycji ujęta została przebudowa istniejących sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci wodnej oraz oświetlenia drogowego.

Istniejąca droga na całym odcinku objętym inwestycją posiada nawierzchnię bitumiczną, której stan techniczny jest niedostateczny. Liczne zapadnięcia, wyboje, dziury znacznie utrudniają ruch, a nawet mogą być niebezpieczne dla użytkowników drogi. Powierzchnia drogi jest nierówna i deformowana. W obszarze zamiejskim pobocza są zawyżone co uniemożliwia odpływ wód opadowych z powierzchni jezdni.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia konieczne będzie wycięcie 368 szt. drzew i krzewów kolidujących z planowaną przebudową. Przed przystąpieniem do prac budowlanych, wykonawca robót zobligowany zostanie chronić drzewostan nie ujęty w planie wycinki przed uszkodzeniami w czasie realizacji robót. Zminimalizowanie negatywnych skutków oddziaływania w fazie realizacji

przedsięwzięcia na istniejącą roślinność polegać będzie w szczególności na ochronie jej systemów korzeniowych i części naziemnych przed uszkodzeniami - otarciami kory, połamaniem gałęzi a także uszkodzeniem, rozterwaniem, zgnieceniem, obcięciem, zatruciem korzeni - spowodowanymi przede wszystkim działaniem sprzętu mechanicznego.

W trakcie prac budowlanych dokonana zostanie kompensacja przyrodnicza. W ramach realizowanej inwestycji planowane są nasadzenia drzew i krzewów oraz zagospodarowanie zieleni w terenach zabudowanych. Powierzchnia inwestycji:

- jezdnie i skrzyżowania o nawierzchni bitumicznej - 23 520 m²
- chodniki o nawierzchni z kostki brukowej betonowej - 1 210 m²
- ciągi pieszo - rowerowe o nawierzchni z kostki brukowej betonowej - 960 m²
- ciągi pieszo - rowerowe o nawierzchni bitumicznej - 7 810 m²
- miejsca postojowe dla samochodów osobowych z kostki brukowej betonowej - 350 m²
- zjazdów z kostki brukowej betonowej - 740 m²
- zjazdów o nawierzchni bitumicznej - 870 m²

Przebudowa planowanego odcinka drogi obejmować będzie następujące rodzaje prac:

- przygotowanie terenu budowy
- rozbiorę istniejących nawierzchni i elementów drogi
- usunięcie drzew i krzewów
- budowę warstw nośnych konstrukcji drogi, budowa/przebudowa przepustów,
- wykonanie robót nawierzchniowych, roboty branży energetycznej, roboty branży sanitarnej,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego, prace wykończeniowe,
- prace porządkowe i likwidacyjne zaplecza budowlanego.

Parametry techniczne przyjęte do projektowania:

- odcinek drogi jednojezdniowej szerokości od 7,00 do 13,00 m na dt. 2600 m
- odcinek drogi dwujezdniowej szerokości od 4,00 do 6,30 m na dt. 230 m
- przekrój poprzeczny jezdni na przeważającej części drogi –daskowy,
- ciąg pieszo - rowerowy o szerokości 3,50 m,
- chodniki obustronne o szerokości od 1,50 m do 3,00 m,

Eventualne warianty przedsięwzięcia polegają na:

Wariant przyjęty- proponowany

Roboty drogowe planowanej budowy ciągu pieszo - rowerowego wraz z przebudową odcinka drogi powiatowej nr 4133 Z w km od 4+461 do km 17+380 będą odbywać się przy użyciu metod tradycyjnych. Maszyny niezbędne do wykonania robót:

- ziemnych: koparka, ładowarka i samochody ciężarowe do wywożenia mas ziemnych i dostarczania materiałów sypkich, zagęszczarki płytowe, ubijaki mechaniczne lub walce,
- bitumicznych: samobieżny rozścielacz warstw bitumicznych, walce ogumione o masie nie mniejszej niż 14 t, walce stalowe wibracyjne ciężkie, zagęszczarki płytowe, ubijaki mechaniczne lub małe walce wibracyjne do zagęszczania w miejscach trudno dostępnych, samochody ciężarowe do transportu mieszanki mineralno- asfaltowych,
- brukarskich: ładowarka, samochody ciężarowe do wywożenia mas ziemnych i dostarczania materiałów sypkich, zagęszczarki płytowe, ubijaki mechaniczne.

Podczas wykonywania prac przewiduje się wykonywanie następujących warstw konstrukcyjnych nawierzchni:

Droga powiatowa:

1. warstwa ścierna z SMA,
2. warstwa wiążąca z mieszanki mineralno - asfaltowej,
3. siatka wzmacniająca,
4. warstwa wyrównawcza z mieszanki mineralno - asfaltowej.

Ścieżka rowerowa:

obszar miejski

1. warstwa ścierna z kostki betonowej,
2. podsypka cementowo - piaskowa,
3. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm,

obszar poza miastem

1. warstwa ścieralna z mieszanki mineralno - asfaltowej,
2. warstwa wiążąca z mieszanki mineralno - asfaltowej,
3. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm,

Chodniki:

1. warstwa ścieralna z kostki betonowej
2. podsypka cementowo - piaskowa,
3. warstwa odsączająca / nasyp

Zjazdy:

obszar miejski

1. warstwa ścieralna z kostki betonowej
2. podsypka cementowo - piaskowa,
3. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm,

obszar poza miastem

1. warstwa ścieralna z mieszanki mineralno - asfaltowej,
2. warstwa wiążąca z mieszanki mineralno - asfaltowej,
3. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm,

Zaletami przyjętego wariantu są:

- ograniczenie do minimum terminu wykonania przez co ograniczone zostaną hałas oraz emisja spalin wytwarzanych przez sprzęty,
- remont i rozbudowa systemu kanalizacji deszczowej poprawi odwodnienie nawierzchni,
- nawierzchnia ścieżki z kostki brukowej zastosowana w mieście pozwoli na możliwość jak najlepsze dostosowanie się do istniejących elementów drogi, przez co nie będą konieczne dodatkowe roboty,

- nawierzchnia ścieżki z mieszanki mineralno - asfaltowej poza miastem zostanie ułożona szybciej niż nawierzchnia brukowa, a ponadto będzie znacznie bardziej komfortowa na korzystających ze ścieżki.

Do negatywnych stron takiego rozwiązania zaliczyć można:

1. konieczność frezowania starej nawierzchni,
2. emisja oparów z gorącej mieszanki mineralno-asfaltowej.

Wariant alternatywny -

Alternatywą dla wybranego wariantu jest wykonanie ścieżki rowerowej w całości z kostki betonowej co wyeliminowałoby emisję oparów z gorącej mieszanki mineralno-asfaltowej. Wykonanie nawierzchni z kostki trwałoby jednak znacznie dłużej niż wykonanie nawierzchni bitumicznej przez co ilość spalin, z pracujących sprzętów, dostających się do atmosfery byłaby dużo większa. Wydłużyłby się również czas działania sprzętów będących źródłem wibracji i podwyższonego hałasu.

Wersją alternatywną prac remontowych drogi powiatowej jest naprawa drogi bez konieczności frezowania starej nawierzchni.

Wariant taki oznacza skrócenie nieco czasu trwania prac na budowie. Nie ma konieczności użycia frezarki, co ogranicza emisję spalin i eliminuje jedno ze źródeł hałasu. Nie powstaje też odpad z budowy w postaci frezu.

Korzyści wymienione powyżej są jednak tylko pozorne. Brak frezowania powoduje, że konieczne jest ułożenie grubszej warstwy wyrównawczej z mieszanki mineralno -asfaltowej. Większa ilość mieszanki do ułożenia wiąże się z dłuższym okresem układania, a to przekłada się na dłuższą emisję spalin i hałasu.

Wariant ten jest również niekorzystny z przyczyn ekonomicznych. Większa ilość mieszanki mineralno - asfaltowej zwiększa koszty całego przedsięwzięcia.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska - wariant zerowy

Najkorzystniejsze dla środowiska przyrodniczego byłoby pozostawienie zagospodarowania terenu bez podejmowania jakichkolwiek działań inwestycyjnych.

Jednak z uwagi na wzrastający ruch drogowy rozwiązanie takie nie jest brane pod uwagę w rozważaniach projektowych. Planowana inwestycja ma za zadanie usprawnić ruch pojazdów po już istniejącej drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo innym niż zmotoryzowani użytkownikom drogi. Obecnie czynnikiem, który negatywnie wpływa na środowisko jest emisja hałasu związanego z dużymi nierównościami na drodze. Na powierzchni drogi tworzą się zastoiska wodne, uniemożliwiające swobodny przejazd po nich. Dziury i zastoiska wodne powodują częste hamowanie i zatrzymywanie się pojazdów na wszystkich odcinkach planowanego przedsięwzięcia. Taki sposób jazdy przyczynia się do szybszego zużycia pojazdów, jak również w wyniku hamowania do atmosfery przedostają się pyły zużywających się opon, klocków i okładzin hamulcowych. Powoduje również większe zużycie paliwa i większą ilość produktów spalania wprowadzanych do atmosfery. Pojazdy pokonujące nierówności na drogach na niższym biegu emitują do środowiska hałas wyższy od pojazdów poruszających się ruchem jednostajnym.

Z uwagi na powyższe wariant zerowy jest wariantem nie do przyjęcia.

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Zapotrzebowanie na wodę, inne konieczne surowce i materiały, paliwa i energię będą występowały tylko w trakcie realizacji inwestycji i zostaną określone przez Wykonawcę robót. Ilości te będą normalne dla potrzeb prowadzenia typowych robót drogowych a związanych z pracą zastosowanych maszyn i sprzętu. Nie planuje się zastosowania w prowadzeniu robót nie normalnych urządzeń. W chwili obecnej nie jest możliwym określenie wielkości zapotrzebowania na wodę, surowce materiały i paliwa oraz inną energię, gdyż uzależnione to będzie od rodzajów zastosowanych maszyn do realizacji prac.

Rozwiązania chroniące środowisko:

Faza budowy

Główne uciążliwości będzie powodował hałas i zanieczyszczenie atmosfery spowodowane pracą różnego rodzaju urządzeń mechanicznych oraz pojazdów służących do transportu i przemieszczania materiałów koniecznych do przebudowy drogi. Wystąpi zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Zjawiska będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy. W przypadku prowadzenia prac budowlanych i ziemnych przy zastosowaniu ciężkich maszyn, mogą wystąpić drgania zlokalizowane w rejonie prowadzenia prac. Roboty budowlane, aby spełniały wymagania związane z ochroną środowiska, będą poprzedzone szczegółowym planem i harmonogramem robót zapewniającym:

- odpowiednią organizację placu budowy, z zapleczem socjalnym, właściwe zabezpieczenia zbiorników, materiałów, maszyn, urządzeń i samochodów przed awariami, aby nie doszło do skażeń, zanieczyszczeń i zniszczeń w środowisku,
- sprawny sprzęt i środki transportu, prawidłową eksploatację i konserwację, jak i dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko,
- stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami.

Faza eksploatacji

Obecnie negatywny wpływ na środowisko przejawia się przede wszystkim w:

1. emisji hałasu przez poruszające się pojazdy, którego poziom ze względu na jego charakter (samochody osobowe i ciężarowe) może być uciążliwy dla otoczenia,

2. emisji zanieczyszczeń powietrza spalinami wydzielanymi przez pojazdy mechaniczne.

Na etapie eksploatacji nowa asfaltowa nawierzchnia dróg wpłynie na zmniejszenie szkodliwego oddziaływania na środowisko zarówno w zakresie zanieczyszczenia powietrza jak i natężenia hałasu.

Charakterystyka źródeł hałasu

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, (Dz.U. Nr 120 poz. 826) poziomy dopuszczalne dla terenów zabudowy mieszkalnej wynoszą:

- dla pory dziennej przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom 55 dBA,
- dla pory nocnej, przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom 50 dBA.

Przewidywany zakres robót budowlanych i instalacyjnych spowoduje powstanie okresowych źródeł hałasu takich jak:

- praca maszyn budowlanych o poziomie hałasu 85-105dBA,

- transport samochodowy o poziomie hałasu 80 - 100dBA.

Ze względu na fakt, że prace budowlano-instalacyjne prowadzone będą okresowo w porze dziennej można przyjąć, że poziom hałasu poza terenem prowadzonych robót, spowodowany pracą maszyn budowlanych i towarzyszących im urządzeń technicznych, a (także zwiększonym ruchem pojazdów samobieżnych i samochodowych, nie przekroczy poziomu dopuszczalnego dla tej pory dnia.

Należy się liczyć z lokalnymi przekroczeniami poziomów dopuszczalnych hałasu w bezpośrednim sąsiedztwie (do około 30m) od miejsc pracy maszyn budowlanych i transportu samochodowego.

Zaleca się, aby roboty budowlano - montażowe prowadzone były wyłączenie w porze dziennej. Obsługa maszyn i urządzeń powinna być zabezpieczona zgodnie z przepisami BHP, przykładowo obowiązek stosowania indywidualnych ochronników słuchu. Mając na uwadze, że uciążliwość będzie miała charakter tymczasowy, typowy dla prac budowlanych i możliwy do złagodzenia, dotyczyć będzie jedynie czasu realizacji inwestycji i ustąpi wraz z zakończeniem prac, można przyjąć, że okresowy niekorzystny wpływ na klimat akustyczny wokół prowadzonych robót będzie akceptowalny, jako tymczasowe zjawisko typowe dla każdej budowy.

Źródła hałasu stanowiące zagrożenie dla omawianego terenu

Na omawianym terenie jedyny hałas jaki może wystąpić to:

hałas komunikacyjny wprowadzany do środowiska przez ruch kołowy poruszające się po projektowanej drodze.

Poziom hałasu pochodzącego od natężenia ruchu kołowego jest trudny do określenia. Poziom emisji hałasu drogowego będzie ściśle uzależniony od rozwoju urbanistycznego obszaru drogi. Rzeczywistą uciążliwość planowanej inwestycji będzie można określić po zakończeniu budowy pełnej infrastruktury terenu. Mając na uwadze postęp techniczny w zakresie materiałów budowlanych oraz coraz wyższe kryteria stawiane pojazdom w zakresie sprawności technicznej oraz emisji hałasu należy spodziewać się, że poziomy hałasu ulicznego z biegiem czasu będą malały, a z pewnością nie zwiększą się.

Emisja substancji wprowadzanych do powietrza ze środków transportu

Na ulicach będących tematem opracowania odbywał się będzie ruch pojazdów samochodowych. Założenia do obliczeń: Zakładane zużycie paliwa:

1. dla samochodu osobowego: $8 \text{ l}/100 \text{ km} = 5,20 \text{ kg}/100 \text{ km}$

Do szacunkowych obliczeń przyjmuje się, że łączna długość z przebudowywanego odcinka wynosi około 2,919 km. Średnia prędkość pojazdu 50 km/h co oznacza że czas przejazdu jednego samochodu przez ten odcinek drogi to około 3,5 minuty.

Biorąc pod uwagę planowany rozwój terenów znajdujących się bezpośrednio przy projektowanej drodze zakłada się, że na jezdni w ciągu doby, (docelowo- dla roku 2030), będzie korzystało około 700 pojazdów, z tego 100 % będą stanowiły małe samochody osobowe o pojemności silnika ok. 2,0 l. Ruch samochodów ciężarowych po drodze stanowiącej zakres opracowania jest zakazany za wyjątkiem aut ze specjalnymi przepustkami. Udział uprzywilejowanych samochodów w ruchu całodobowym jest znikomy.

Przyjmuje się, że w ciągu jednej godziny w okresie szczytu (od godz. 15 do 16) na trasie przejeżdżać będzie około 100 samochodów.

Do obliczeń emisji z silników pojazdów przyjęto wskaźniki emisji na podstawie „Opracowania charakterystyk emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów samochodowych" prof. Zdzisław Chłopek Warszawa kwiecień 2007 r.

Ostatecznie emisję obliczono według wzoru :

$$E = R * L * ev$$

gdzie :

E - emisja z odcinka [kg/h]

R - natężenie ruchu pojazdów na godzinę na odcinku L - rzeczywista długość odcinka drogi [km]

ev - wskaźnik emisji substancji na jeden kilometr dla średniej prędkości Emisja SO2:

$$E = 100 * 2,919 * 0,004087 = 1,193 \text{ [kg/h]}$$

Emisja NO2:

$$E = 100 * 2,919 * 0,024276 = 7,0861644 \text{ [kg/h]}$$

Emisja CO:

$$E = 100 * 2,919 * 0,066189 = 19,3205691 \text{ [kg/h]} \text{ Emisja węgłowodorów:}$$
$$E = 100 * 2,919 * 0,001702 = 0,4968138 \text{ [kg/h]}$$

Wymitowane przez pojazdy samochodowe substancje wywierają szkodliwy wpływ na stan zdrowia ludzi i zwierząt, klimat, a także na glebę, florę, faunę i budowlę. Ocena wpływu ruchu drogowego na stan zanieczyszczenia powietrza odnosi się do źródeł punktowych lub ewentualnie do źródeł liniowych o ustalonej zorganizowanej emisji, które można z pewnym przybliżeniem zastąpić zbiorem źródeł punktowych. W przypadku ruchu kołowego mamy do czynienia ze specyficznymi warunkami, na które składają się:

- pojedyncze źródła emisji, którymi są pojazdy znajdujące się w ruchu,
- emisja zanieczyszczeń odbywa się z "emitorów" (rury wydechowe) umieszczonych na małej wysokości,
- kierunek wydalenia zanieczyszczeń pokrywa się z kierunkiem ruchu pojazdów,
- zaburzenia w naturalnym rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń powodowane przez odbywający się ruch pojazdów.

Głównym zagrożeniem dla otoczenia i ludzi przebywających na terenach objętych inwestycją będą:

- zanieczyszczenie gruntów i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z eksploatowanych pojazdów mechanicznych oraz składowanych olejów i smarów przeznaczonych do bieżącej eksploatacji tych urządzeń;
- W celu zapobieżenia tego typu awariom i zminimalizowania ich skutków :
 - zaplecze budowy zorganizowane będzie na utwardzonym, zabezpieczonym przed możliwością skażenia gruntów i wód podziemnych przez substancje ropopochodne;
 - wszelkie rodzaje prace ziemne wykonywać dopiero po dokładnym zlokalizowaniu istniejącego uzbrojenia terenu-naależy sprawdzić, czy trasy przebiegu istniejących sieci oraz kabli nie uległy zmianom w stosunku do posiadanych przez inwestora planów sytuacyjnych, w razie wątpliwości co do przebiegu uzbrojenia podziemnego należy wykonać ręcznie wykopy sondujące;
 - w pobliżu zadrzewienia należy również bardzo ostrożnie przeprowadzić prace sondujące, aby nie uszkodzić systemu korzeniowego istniejącego drzewostanu -poza drzewami przeznaczonymi do wycinki;
 - do wykonania robót wykorzystywać materiały atestowane i dopuszczone do obrotu.

W czasie realizacji inwestycji należy przestrzegać przepisów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Do takich zabezpieczeń należy:

- właściwie i zgodne z przepisami BHP oznaczenie miejsc niebezpiecznych (głębokie wykopy);
- oznaczenie oznakowanie strefy zagrożeń (ogrodzenie wykopów wykonanie barier ochronnych, ustawienie tablic ostrzegawczych i znaków drogowych zgodnych z organizacją ruchu na czas budowy);
- właściwą organizację placu budowy, zapewniającą szybką ewakuację w przypadku zagrożenia;
- usunięcie ze strefy zagrożenia wszystkich pracowników z wyjątkiem pracowników niezbędnych do przeprowadzania działań ochronnych i zabezpieczeń;
- zapewnienie asekuracji pracowników;
- bezwzględnie stosowanie przez pracowników środków ochrony indywidualnej zabezpieczającej przed skutkami zagrożeń.

Dla minimalizacji potencjalnych możliwości wystąpienia stanów awaryjnych inwestor winien wykonać opisane zagadnienie inwestycyjne zgodnie z opisanym reżimem obowiązujących przepisów ppoż. i ochrony środowiska.

Charakter inwestycji nie powoduje wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń w czasie eksploatacji inwestycji.

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

Wody opadowe

Założenia ogólne

Wody opadowe wraz z ewentualnymi zanieczyszczeniami zostaną skierowane na pobocza oraz do rowów chłonnych zapewniających powolne wsiąkanie wody w podłoże. Projektowana powierzchnia nawierzchni:

- przybliżona powierzchnia nawierzchni bitumicznych: $32.200 \text{ m}^2 = 3,22 \text{ ha}$
 - przybliżona powierzchnia nawierzchni z kostki betonowej: $2.520 \text{ m}^2 = 0,252 \text{ ha}$
- Ilość, stan i skład ścieków oraz sposób i efekt ich oczyszczania Skład ścieków opadowych: Stężenia zanieczyszczeń w odprowadzanych ściekach deszczowych wg danych literaturowych, a w szczególności wg badań i publikacji Instytutu Ochrony Środowiska w Warszawie, wyrażone w podstawowych składnikach zanieczyszczeń wynoszą dla tego typu drogi i ilości pasów ruchu oraz prognozowanego do 2020r natężenia ruchu samochodowego:
- Stężenia zawiesin ogólnych średnio - $S_{zo} < 185 - 200 \text{ mg/l}$
 - Stężenie substancji ropopochodnych - $S_{rp} < 14,8 - 16,0 \text{ mg/l}$

Wielkość wód opadowych i roztopowych po przebudowie pozostanie na poziomie obecnym.

Sposób odprowadzania ścieków (wód opadowych)

Wody z drogi i ścieżki rowerowej odprowadzone będą tak jak w stanie istniejącym - powierzchniowo na odcinku o przekroju drogowym tj. od końca opracowania do przecięcia drogi ze Strugą Maszewską. Rolę układów oczyszczających spełniać będą trawiste pobocza oraz rowy. Natomiast odcinek o przekroju ulicznym (miejski do Strugi Maszewskiej) będzie odwadniany poprzez kanalizację deszczową i separatory wylotem do Strugi Maszewskiej.

Odpady z placu budowy

Zgodnie z obowiązującymi zasadami gospodarowania odpadami określonymi w przepisach wytwórcy odpadów powinien w pierwszej kolejności zapobiegać lub ograniczać ilości ich powstawania, poddać odzyskowi, a jeżeli jest to nieuzasadnione względami ekologicznymi, czy ekonomicznymi, bądź jest to z przyczyn technologicznych niemożliwe, to odpady należy unieszkodliwić zgodnie z wymogami ochrony środowiska.

Ustawa o odpadach nakłada również obowiązek na wytwórcę odpadów do stosowania takich sposobów produkcji oraz surowców i materiałów, które zapobiegają lub pozwalają utrzymać na najniższym poziomie ilość odpadów, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi.

Powstałe odpady powinny być zbierane w sposób selektywny. Unieszkodliwianiu poddaje się te odpady, z których wcześniej wysegregowano odpady nadające się do odzysku.

Zakazane jest mieszanie odpadów niebezpiecznych różnych rodzajów oraz mieszanie odpadów niebezpiecznych z innymi niż niebezpieczne, z wyjątkiem, kiedy miałyby to na celu poprawę bezpieczeństwa procesów odzysku lub unieszkodliwiania odpadów powstałych po zmieszaniu i w wyniku procesów mieszania nie nastąpi wzrost zagrożenia dla zdrowia, życia ludzi lub środowiska.

Transport odpadów niebezpiecznych od miejsca powstawania odpadów do miejsca ich odzysku lub unieszkodliwienia musi być zgodny z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie towarów niebezpiecznych.

Wytwórca odpadów może zlecić wykonanie obowiązku gospodarowania odpadami innemu posiadaczowi odpadów, z tym, że może przekazywać odpady wyłącznie podmiotom, które uzyskały zezwolenia właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami, chyba, że działalność taka nie wymaga uzyskania zezwolenia. W ten sposób odpowiedzialność za działania w zakresie gospodarki odpadami przenosi się na następnego posiadacza odpadów.

Budowa przedmiotowego odcinka drogi spowoduje powstanie odpadów, które zaliczono wg klasyfikacji odpadów grupy 17 „Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)” zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie katalogu odpadów.

Główny strumień odpadów stanowić będą odpady z remontów i przebudowy dróg (kod 17 01 81). Nie należą one do odpadów niebezpiecznych.

Rodzaje odpadów, mogących powstać podczas fazy przebudowy drogi

Kod odpadu	Rodzaj odpadów
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiorów i remontów
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg
17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 (frezowina)
17 04 05	Stal i żelazo

Za odzysk i unieszkodliwianie odpadów powstających w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie odpowiedzialny wykonawca robót. Wykonawca robót drogowych, 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 z odpadami oraz przekazanie jednostce uprawnionej odpadów nieprzydatnych do zagospodarowania na miejscu budowy.

Sposoby magazynowania i zagospodarowania odpadów wytwarzanych w trakcie realizacji przedsięwzięcia

Zgodnie z art. 33 ustawy o odpadach posiadacz odpadów może przekazać określone rodzaje odpadów w celu ich wykorzystania osobie fizycznej lub jednostce organizacyjnej, nie będących przedsiębiorcami, na ich własne potrzeby (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym nie będącym przedsiębiorcami oraz dopuszczalnych metod ich odzysku

Kod odpadu	Rodzaj odpadów	Sposób magazynowania odpadów	Proces odzysku
17 01 01	Odpady betonu oraz betonowy z rozbiorów i remontów	Odpady gromadzone w wydzielonym miejscu przy placu budowy	R 14
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	Odpady gromadzone w wydzielonym miejscu przy placu budowy	~
17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony 03 01 (frezowina)	Odpady selektywnie gromadzone w wydzielonym miejscu na utwardzonym podłożu, na zapleczu budowy	R14
17 04 05	Stal i żelazo	Odpady gromadzone w wydzielonym miejscu przy placu budowy	--

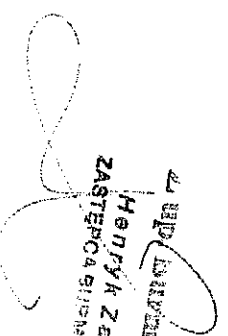
Proces odzysku odpadów będzie przeprowadzony zgodnie z ustawą o odpadach oraz Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 marca 2006 r. w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami.

Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Realizowane przedsięwzięcie nie jest usytuowane przy granicy państwa, a charakter źródła emisji wskazuje na całkowicie lokalny zasięg oddziaływania, nie przekraczający kilkudziesięciu metrów od jezdni drogi. Tak więc oddziaływanie transgraniczne inwestycji, zarówno w okresie realizacji prac inwestycyjnych na rozpatrywanym obszarze jak i podczas eksploatacji drogi jest pomijalne.

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

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm.) oraz planowanymi do objęcia taką ochroną.


HENRYK ZIŚKO
ZASTĘPCA GŁÓWNEGO
KIEROWNIKA

