

OŚ.6220.2.4.2014

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r., poz. 1235 ze zm.), art. 104 i art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013r., poz.267), po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Puławach, ul. Składowa 1 a, 24 – 100 Puławy,

orzekam

stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1516L Żyrzyn – Baranów – Michów – DW809 na odcinku od km 5+865,00 do km 7+865,00”

Uzasadnienie

W dniu 26 lutego 2014r. Powiatowy Zarząd Dróg w Puławach zwrócił się do Wójta Gminy Baranów z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1516L Żyrzyn – Baranów – Michów – DW809 na odcinku od km 5+865,00 do km 7+865,00”. Dnia 13 marca 2013r. w/w wniosek został uzupełniony o poświadczone przez właściwy organ kopie mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 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.), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Planowane przedsięwzięcie, będące inwestycją celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym stanowiące realizację celów określonych w z art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651 ze zm.), zlokalizowane jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza” (Dz. Urz. Woj. Lub. z 2006 r. Nr 59, poz. 1151). Na obszarze chronionego krajobrazu, zgodnie z art. 24 ust. 1 pkt 2) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2013 r., poz. 627 ze zm.) obowiązuje zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach

oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak zgodnie z art. 24 ust. 2 ustawy zakazy nie dotyczą m.in. realizacji inwestycji celu publicznego.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania, związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w art. 63 ust 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r.

W związku z powyższym, stosownie do przepisu art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r., poz. 1235 ze zm.) Wójt Gminy Baranów wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym i do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach o wydanie opinii co do potrzeby oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia oraz o ewentualne określenie zakresu raportu.

W odpowiedzi na w/w zapytanie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym pismem znak: WSTV.4240.19.2014.AS z dnia 02 kwietnia 2014r. oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach pismem znak: ONS-NZ.700.6.14 z dnia 24 marca 2014r. stwierdzili, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Wójt Gminy Baranów dnia 09 kwietnia 2014r. wydał postanowienie znak: OŚ.6220.2.3.2014, w którym stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1516L Żyrzyn – Baranów – Michów – DW809 na odcinku od km 5+865,00 do km 7+865,00”.

Na podstawie informacji przedstawionej przez wnioskodawcę analizowano: skalę inwestycji, usytuowanie, charakter, zakres robót związanych z planowaną inwestycją, czas trwania oraz emisję i uciążliwość związane z eksploatacją przedsięwzięcia.

Przedmiotem inwestycji jest remont nawierzchni asfaltowej jezdni, przebudowa nawierzchni zatok autobusowych, remont zjazdów i skrzyżowań, uzupełnienie poboczy ziemnych wraz z innymi robotami drogowymi. Planowana inwestycja obejmuje działki o nr 826, 806 i 2642 obrębu Baranów położonych w miejscowościach Motoga i Baranów na terenie gminy Baranów.

Zakres inwestycji obejmuje przebudowę:

- nawierzchni jezdni asfaltowej szerokości 6,0m na całym odcinku objętym opracowaniem tj. od km 5+865,00 do km 7+865,00;
- zjazdów do posesji i skrzyżowań o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego;
- wymianę krawężników betonowych ograniczających istniejące zatoki autobusowe (km 6+458,00 strona prawa oraz km 6+602,00 strona lewa) wraz z ułożeniem nowej nawierzchni asfaltowej na tych zatokach;
- ustawienie nowego krawężnika betonowego lewostronnego ograniczającego jezdnię asfaltową od km 7+447,00 do km 7+816,00.

Konieczność przebudowy istniejącej drogi wynika z faktu, iż obecnie ten szlak komunikacyjny posiada nawierzchnię o złym stanie technicznym, a zamierzone prace mają na celu dostosowanie parametrów techniczno- użytkowych właściwych dla tej klasy drogi.

Długość projektowanego odcinka wynosi 2 000 mb, a opracowaniem objęto element pasa drogowego, jakim jest jezdnia o nawierzchni asfaltowej na powierzchni 11 980,40 m²,

W obecnym stanie zagospodarowania na działce objętej wnioskiem, która stanowi pas drogi powiatowej występuje urządzona droga z jezdnią asfaltową o szerokości 6,0 m zjazdami asfaltowymi i z kruszywa łamanego, zatokami autobusowymi, rowami przydrożnymi i zieleniami. Poza utwardzonymi nawierzchniami o obrębie pasa drogowego występują pasy zieleni, które pozostaną bez zmian.

Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w związku z realizacją inwestycji nie będzie konieczności usuwania drzew lub krzewów.

Inwestycja nie będzie powiązana z innymi przedsięwzięciami, tym samym nie wystąpi tutaj kumulowanie się oddziaływań na środowisko w sensie negatywnym. Planowane przedsięwzięcie wpłynie korzystnie na usprawnienie przejazdu oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi, jak również ograniczy obecnie występujące uciążliwości związane z korzystaniem ze szlaku komunikacyjnego będącego w złym stanie technicznym.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że wystąpi zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwo oraz energię w ilości niezbędnej do realizacji inwestycji.

Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Wszystkie rodzaje odpadów powstające na etapie realizacji inwestycji powinny być magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie przekazane odpowiednim jednostkom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami na odbiór odpadów, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem.

Ścieki socjalno-bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji należy gromadzić w przenośnych sanitariatach typu toy-toy. System odwodnienia drogi pozostanie w niezmiennym stanie, tj. powierzchniowy z jezdni w kierunku pasów zieleni oraz rowów odparowujących. Bazy materiałowo-sprzętowe, zaplecze socjalne budowy oraz parking sprzętu i maszyn winny być lokalizowane z uwzględnieniem środków ostrożności i zabezpieczeń przed zanieczyszczeniem zbiorników wodnych i cieków oraz gruntu, a także poza zasięgiem obrysu koron drzew. Prace w sąsiedztwie drzew należy prowadzić po ich zabezpieczeniu oraz uwzględniając środki ostrożności tak, aby nie spowodować ich uszkodzeń. W sytuacji, kiedy w wyniku prac ziemnych nastąpi odsłonięcie korzeni drzew lub krzewów należy niezwłocznie zabezpieczyć je przed nadmiernym wysuszeniem.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą występowały uciążliwości powodowane emisją hałasu pracujących urządzeń budowlanych oraz pojazdów obsługujących budowę. Natężenie tego hałasu będzie porównywalne z hałasem komunikacyjnym, a uwagi na krótki czas trwania prac uciążliwość akustyczna nie będzie zagrożeniem dla środowiska. Ograniczanie emisji hałasu w czasie budowy polegać powinno na m.in. maksymalnym skróceniu czasu trwania wszystkich robót, wykonywaniu prac wyłącznie w porze dziennej, stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska i dobrym stanie technicznym oraz unikaniu równoczesnej pracy hałaśliwego sprzętu budowlanego. Realizacja

przedsięwzięcia nie może doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu, określonych dla terenów zabudowy mieszkaniowej, chronionej w myśl zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826 ze zm.). Zabudowania mieszkalne położone są wzdłuż fragmentu drogi przewidzianego do modernizacji obejmującego działkę nr 2642 obrębu Baranów. Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia realizacja planowanego zamierzenia wpłynie na poprawę stanu klimatu akustycznego w wyniku poprawy parametrów technicznych nawierzchni.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się również uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających do powietrza, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych i transportowych. Etap realizacji inwestycji będzie krótki i nie wpłynie znacząco na stan środowiska i zdrowie ludzi. Wykorzystywanie sprzętu budowlanego sprawnego technicznie oraz zastosowanie właściwych rozwiązań organizacyjno-technicznych mających na celu ograniczenie emisji wtórnej pyłu z miejsc magazynowania sypkich materiałów budowlanych, a także prowadzenie działań zapobiegających wtórnej emisji pyłu z transportu materiałów i odpadów oraz z dróg, którymi poruszać się będą pojazdy wyjeżdżające z placu budowy zminimalizuje wpływ fazy realizacji inwestycji na powietrze. Emisja substancji zanieczyszczających w tej fazie będzie miała charakter krótkotrwały, przejściowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Uwzględniając charakter inwestycji oraz właściwości stosowanych materiałów stwierdza się, że zastosowane rozwiązania inwestycyjne nie będą przyczyną poważnej awarii przemysłowej zarówno w fazie realizacji jak i podczas eksploatacji.

Oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko dla fazy realizacji należy minimalizować poprzez prawidłowe zlokalizowanie zaplecza wykonawstwa i właściwą organizację robót. Wykonawca robót powinien dysponować nowoczesnymi maszynami i urządzeniami sprawnymi technicznie. Należy zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie obowiązujących przepisów i stosowanie ramowych wytycznych BHP. Maksymalne skrócenie harmonogramu robót i szybkie oddanie do eksploatacji inwestycji to również jeden ze sposobów zminimalizowania ujemnego wpływu na środowisko. Materiały zastosowane podczas realizacji przedsięwzięcia, muszą posiadać wymagane atesty i spełniać odpowiednie normy.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na wschodnim skraju Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP Nr 406 „Niecka lubelska (Lublin)” (wody kredowe o charakterze porowo-szczelinowym). Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r. Nr 49 poz. 549) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie dwóch obszarów jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych kodami europejskim:

- PLRW20001924999 – Wieprz od Tyśmienicy do ujścia. Scalona część wód SW0549 regionu wodnego środkowej Wisły. Typ tej JCWP został określony jako rzeka nizinna piaszczysto-gliniasta posiadająca status naturalnej części wód, której stan określono jako zły oraz zagrożony osiągnięciem celów środowiskowych. Zastosowane derogacje 4(7)–1 ze względu na planowane inwestycje z zakresu ochrony przeciwpowodziowej;

- PLRW20001724956 – Granica. Scalona część wód SW0549 regionu wodnego środkowej Wisły. Typ tej JCWP został określony jako potok nizinny piaszczysty posiadający status naturalnej części wód, której stan określono jako zły oraz niezagrożony osiągnięciem celów środowiskowych.

Ponadto przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 84, gdzie występują wody podziemne związane z utworami czwartorzędu, trzeciorzędu oraz kredy górnej. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że ze względu na zakres i charakter planowanych prac oraz przyjęte rozwiązania nie przewiduje się wystąpienia negatywnego wpływu na spełnienie celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Teren inwestycji leży w obrębie Obszaru Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza, a w odległości ok. 1 km w kierunku północnym przebiega granica obszaru sieci Natura 2000 Dolny Wieprz.

Z analizy karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie prowadzone będzie na terenie przekształconym antropogenicznie. Ze względu na przyjęte rozwiązania inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie na najbliższe położone obszary chronione, jej oddziaływanie ograniczy się do okresu trwania prac wykonawczych, a więc będzie krótkotrwałe i odwracalne. Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje trwałego uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary europejskiej ekologicznej sieci Natura 2000, a także innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu tej sieci. Zakres prac nie wpłynie negatywnie na zachowanie integralności obszarów ani spójności sieci ekologicznej. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, jak i sama eksploatacja nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywrzeć znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz na ochronę przyrody obszaru chronionego krajobrazu.

Na terenie objętym inwestycją nie wystąpią przekroczenia standardów jakości środowiska w odniesieniu do stanu istniejącego.

Na obszarze przewidzianym pod planowaną inwestycję oraz w jego bezpośrednim otoczeniu nie znajdują się obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, ani obiekty wpisane do rejestru zabytków nieruchomych, zabytków ruchomych, a także obiekty objęte ochroną konserwatorską.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarze przylegającym do jezior, a w rejonie jego realizacji nie występują uzdrowiska lub obszary ochrony uzdrowiskowej. Na przeważającej części modernizowanej drogi w bezpośrednim otoczeniu inwestycji znajdują się tereny leśne.

Teren inwestycji nie leży w obszarze o wysokiej gęstości zaludnienia (gęstość zaludnienia na terenie gminy Baranów wynosi ok. 90 mieszkańców/km²).

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia jego realizacji.

Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach wodno-błotnych, a zamieszczone w karcie informacyjnej przedsięwzięcia omówienia wyników odwiertów geologicznych nie wskazują na występowanie płytkiego zalegania wód gruntowych.

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji i jej znaczną odległość od granicy państwa nie przewiduje się, aby jej oddziaływanie wykraczało poza terytorium kraju.

Charakter i skala przedsięwzięcia wykluczają możliwość wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

Przedsięwzięcie nie wywrze istotnego oddziaływania na środowisko zarówno podczas realizacji, jak i eksploatacji. Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą krótkotrwałe i lokalne. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w okresie eksploatacji inwestycja nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości powietrza, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów, nie będzie ono źródłem o istotnym oddziaływaniu na klimat akustyczny.

Po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 przedmiotowej, stwierdzam, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone oraz obszarach ochrony uzdrowiskowej. Ponadto nie wiąże się ono ze znacznym zasięgiem ponadlokalnym, długotrwałym i nieodwracalnym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych czy wystąpieniem awarii przemysłowej.

Tym samym należy stwierdzić, że odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

W niniejszym rozstrzygnięciu Wójt Gminy Baranów uwzględnił:

- informacje określone w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia,
- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach,
- opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym,
- postanowienie Wójta Gminy Baranów stwierdzające brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Informacja o niniejszej decyzji została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, w Biuletynie Informacji Publicznej prowadzonym przez Wójta Gminy Baranów.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r., poz. 1235 ze zm.) niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 w/w ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie za pośrednictwem Wójta Gminy Baranów w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia decyzji.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr z 2013r., poz. 1235 ze zm.)

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Puławach
ul. Składowa 1a, 24 – 100 Puławy,
2. Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Baranów,
3. Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Gminy Baranów,
4. a/a.

WÓJT

inż. Robert Gagoś

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie
Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach.

	Referat:	ds. gospodarki komunalnej, gospodarki gruntami i ochrony środowiska		Urząd Gminy w Baranowie ul. Rynek 14, 24-105 Baranów NIP: 716-16-44-054 REGON 000532493 tel. 81 883 40 27 fax 81 883 40 41 www.gminabaranow.pl E-mail: gmina@gminabaranow.pl
	Sprawę prowadzi:	Edyta Więsyk		
	Tel:	81 883 40 27 wew. 13		
	E-mail:	e.wiesyk@gminabaranow.pl		

Załącznik nr 1 do decyzji

znak: OŚ.6220.2.4.2014

z dnia 24 kwietnia 2014r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przebudowa drogi powiatowej nr 1516L Żyrzyn- Baranów- Michów -DW809 na odcinku od km 5+865,00 do km 7+865,00

1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowanym przedsięwzięciem jest wykonanie zadania pn.:

Przebudowa drogi powiatowej nr 1516L Żyrzyn- Baranów- Michów- DW809 na odcinku od km 5+865,00 do km 7+865,00

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa odcinka drogi powiatowej klasy technicznej „Z” długości 2,0km na terenie gminy Baranów położonych w miejscowościach Motoga i Baranów.

Zakres inwestycji dla drogi powiatowej nr 1516L obejmuje przebudowę:

- nawierzchni jezdni asfaltowej szerokości 6,0m na całym odcinku objętym opracowaniem tj. od km 5+865,00 do km 7+865,00;
- zjazdów do posesji i skrzyżowań o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego;
- wymianę krawężników betonowych ograniczających istniejące zatoki autobusowe (km 6+458,00 strona prawa oraz km 6+602,00 strona lewa) wraz z ułożeniem nowej nawierzchni asfaltowej na tych zatokach
- ustawienie nowego krawężnika betonowego lewostronnego ograniczającego jezdnię asfaltową od km 7+447,00 do km 7+816,00

Zakres zadania obejmuje remont nawierzchni asfaltowej jezdni, przebudowę nawierzchni zatok autobusowych, remont zjazdów i skrzyżowań, uzupełnienie poboczy ziemnych wraz z innymi robotami drogowymi wymienionymi w dalszej części tego opracowania. Przebudowa drogi jest związana ze złym stanem technicznym istniejących nawierzchni, które wymagają wykonania pilnych robót remontowych, w celu poprawy parametrów techniczno- użytkowych drogi i warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Usytuowanie przedsięwzięcia

Planowana inwestycja znajduje się w miejscowościach Motoga i Baranów na terenie gminy Baranów (powiat Puławski, woj. lubelskie) na trasie drogi powiatowej nr 1516L relacji Żyrzyn- Baranów- Michów- DW809

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach nr

- 826 Obręb 1 Baranów;
- 806 Obręb 1 Baranów;
- 2642 Obręb 1 Baranów;

W/w działki stanowią pas drogi powiatowej objętej opracowaniem. Wszystkie roboty prowadzone będą tylko i wyłącznie na działkach stanowiących pas drogowy drogi powiatowej.

Zgodnie z Ustawą o Planowaniu i Zagospodarowaniu Przestrzennym z dnia 27 marca 2003r (Dz. U. z 2003r. Nr 80, poz. 717) z poz. zmianami Art. 2 pkt. 5 rozpatrywaną inwestycję należy zaliczyć do „inwestycji celu publicznego” ponieważ przebudowa tej drogi ma zarówno znaczenie lokalne dla terenu gminy Baranów jak i ponadlokalne, gdyż jest to droga zbiorcza, która swoim przebiegiem łączy drogę krajową nr 17 Warszawa-Lublin z drogą wojewódzką nr 809. Poprawa parametrów technicznych tej drogi będzie miała pozytywne znaczenie dla mieszkańców Gminy Baranów jak również wszystkich innych użytkowników, korzystających z tej drogi jako połączenia pomiędzy powiatem puławskim i lubartowskim.

2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną:

a) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości i obiektu budowlanego

Długość projektowanego odcinka drogi wynosi łącznie- 2000mb

Opracowaniem objęto następujące elementy pasa drogowego.:

- jezdnia o nawierzchni asfaltowej – 11980,40m²
- pobocze ziemne – 3000 m²
- zatoki autobusowe asfaltowe- 257m²
- skrzyżowania i zjazdy o nawierzchni asfaltowej- 82,4m²
- zjazdy o nawierzchni z kruszywa łamanego- 157,50m²

UWAGA !!! Podane wyżej ilości mogą się w niewielkim stopniu zmienić na etapie opracowania projektu wykonawczego

b) Dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości

W obecnym stanie zagospodarowania na rozpatrywanych działkach, które stanowią pas drogi powiatowej występują w pełni urządzona droga z jezdnią asfaltową o szerokości 6,0m, zjazdami asfaltowymi i z kruszywa łamanego, zatokami autobusowymi, rowami przydrożnymi i zieleńcami,

Teren, na którym zaprojektowano drogi posiada lokalnie następujące uzbrojenie:

- gazociąg
- wodociąg
- przewody energetyczne
- linia telefoniczna

c) Pokrycie szatą roślinną.

W obecnie istniejącym pasie drogowym poza utwardzonymi nawierzchniami występują zieleńce oraz pojedyncze drzewa liściaste i iglaste. Istniejące zieleńce zostaną w obrębie prowadzonych robót urządzone od nowa, inwestycja nie koliduje z istniejącymi drzewami. Nie przewiduje się usunięcia istniejących krzewów występujących na zieleńcach,

3) Rodzaj technologii

Rodzaj technologii:

Biorąc pod uwagę natężenie ruchu, strukturę rodzajową oraz funkcję i przeznaczenie nawierzchnię dróg zaliczono do kategorii ruchu- KR 3.

Parametry techniczne drogi powiatowej:

- Klasa techniczna drogi – „Z”
- Odcinek długości 2000 mb
- Kategoria ruchu- KR3
- Prędkość projektowa $V_p=40\text{km/h}$
- Podłoże o nośności G2
- Szerokość jezdni: 6,0m
- Pobocza ziemne: 075-1,0m
- Zieleńce obustronne: szerokość zmienna

Proj. konstrukcja nawierzchni

a. Jezdnia asfaltowa

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S KR-3
wg PN-EN-13108-1 - gr. 3 cm
- warstwa wyrównawczo-wiążąca z betonu asfaltowego AC16W KR-3
wg PN-EN-13108-1 - śr. gr. 5 cm
- istniejąca konstrukcja drogi powiatowej

b. Zatoka autobusowa

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S KR-3
wg PN-EN-13108-1 - gr. 5 cm
- istniejąca konstrukcja zatoki autobusowej

Roboty ziemne pod warstwy konstrukcyjne będą wykonywane przy pomocy koparko-ładowarek i spycharek, a w pobliżu istniejących elementów uzbrojenia i zagospodarowania

terenu roboty ziemne wykonywane będą ręcznie. Warstwy podbudowy będą zagęszczane przy pomocy walców różnego rodzaju , zagęszczarek płytowych i wibracyjnych. Roboty brukarskie będą wykonywane ręcznie. Roboty asfaltowe będą wykonywane rozkładarką do mas asfaltowych i zagęszczane walcami.

4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Istnieją tylko dwa warianty przedsięwzięcia:

- niepodjęcie przedsięwzięcia i pozostawienie drogi jak dotychczas w złym stanie technicznym;
- realizacja przebudowy drogi, co poprawi parametry techniczno- użytkowe tej drogi.

Zaniechanie przedsięwzięcia byłoby niekorzystne zarówno dla mieszkańców przyległych posesji jak i innych użytkowników drogi. Przebudowa drogi podniesie komfort i bezpieczeństwo dla użytkowników drogi. Nowe nawierzchnie przyczynią się do zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska poprzez ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń.

5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Woda wykorzystywana do budowy dróg w ilości kilku tysięcy litrów będzie dowożona we własnym zakresie beczkownikami przez Wykonawcę robót.

Paliwo do pracy maszyn budowlanych w ilości kilku tysięcy litrów będzie tankowane do urządzeń na stacjach paliwowych lub na bazach Wykonawcy zlokalizowanymi poza terenem budowy.

Piasek do podsypek i zasypywania wykopów będzie pochodził częściowo z wykopów, gdzie występuje grunt piaszczysty, a pozostałe ilości przywiezione będą z kopalń kruszywa. Wszystkie materiały zastosowane do budowy drogi będą posiadały odpowiednie atesty i deklaracje zgodności, które zagwarantują ich wysoką jakość.

Podsumowując należy stwierdzić, iż zapotrzebowanie na w/w surowce to nie będzie przekraczało norm dla tego typu inwestycji i nie wpłynie na zasoby tych „surowców”.

6) Rozwiązania chroniące środowisko:

Podczas przebudowy drogi powiatowej powstaną materiały rozbiórkowe, których zagospodarowanie jest obowiązkiem Wykonawcy robót. Materiały uzyskane z rozbiórki stanowiące odpady i gruz nie nadające się do ponownego wykorzystania (tj. zniszczone płytki chodnikowe, kostka brukowa, trylinka) zagospodaruje Wykonawca robót i usunie poza

teren budowy przy zachowaniu przepisów z Ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r. opublikowana w Dz. U z 2013 r., poz. 21.

Na etapie prowadzonych robót ziemnych ziemia z wykopów zostanie wbudowana w miejscu inwestycji, tam gdzie konieczne jest wykonanie nasypów. Transport mas ziemnych będzie odbywał się samochodami oplandekowanymi, tak aby nie dochodziło do zanieczyszczenia środowiska.

Bazy materiałowo-sprzętowe należy lokalizować w trakcie robót daleko od drzew i zastoisk wodnych.

Na etapie eksploatacji inwestycji powstaną odpady komunalne, które będą zagospodarowane i zutylizowane przez firmy, które zajmują się utrzymaniem dróg miejskich.

Wykonawca podczas procesu budowy powinien jak najbardziej chronić środowisko poprzez:

- segregację materiałów rozbiórkowych i odpadów
- oplandekowanie samochodów przewożących materiały mogące stwarzać zapylenie oraz zanieczyszczenie środowiska
- zorganizowanie całego procesu budowy w jak najkrótszym terminie, tak aby ograniczyć emisję spalin i hałasu z maszyn wykonujących roboty
- utrzymanie placu budowy w jak najlepszym porządku przez czas trwania budowy
- lokalizowanie baz sprzętowo-materiałowych z daleka od drzew i zastoisk wodnych

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały następujące odpady :

17.01.81- odpady z remontów i przebudowy dróg

17.04.05 – żelazo, stal

20.03.01 - niesegregowane odpady komunalne

20.03.03 - odpady z czyszczenia ulic i placów

Spośród wymienionych odpadów żaden nie kwalifikuje się do odpadów niebezpiecznych.

Na etapie realizacji Inwestycji obowiązki wynikające z ustawy o odpadach spoczywają na wykonawcy (wytwarzającym odpady).

Planowana inwestycja nie jest inwestycją mogącą zawsze znacząco oddziaływać na środowisko naturalne – nie planuje się stosowania specjalistycznych urządzeń i obiektów chroniących środowisko.

Rozpatrywana inwestycja znajduje się w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 406, który położony jest w województwie lubelskim i częściowo podkarpackim. Jego granicę stanowi od zachodu Wisła , od wschodu i północy Wieprz, a od południa linia miejscowości Biłgoraj-Janów Lubelski- Zaklików. Ochronie podlega powierzchnia całego GZWP 406, a spośród tego zbiornika wydzielono trzy kategorie obszarów wymagających ochrony: obszary

szczególnej ochrony, obszary bardzo podatne i podatne na zagrożenie oraz obszary średnio, mało i bardzo mało podatne na zagrożenie.

Ochrona GZWP nr. 406 następuje poprzez:

- zakaz składowania odpadów, mogących zanieczyścić środowisko, w trakcie realizacji zadania.
- prowadzenie robót budowlanych przy pomocy nowoczesnego i sprawnego sprzętu oraz z zachowaniem szczególnej ostrożności, tak aby do istniejącego podłoża gruntowego nie przedostały się na skutek awarii żadne substancje ropopochodne lub inne niebezpieczne substancje, które mogłyby doprowadzić do skażenia środowiska naturalnego. Ze względu na powierzchniowy charakter robót tj. głębokość wykopów do 45 cm od powierzchni terenu, prawidłowo prowadzone prace budowlane pod stałym nadzorem budowlanym przy użyciu odpowiedniego sprzętu sprawnego technicznie nie stanowią zagrożenia dla wód podziemnych.
- wykonanie szczelnej nawierzchni jezdni, z której wody opadowe będą odprowadzane do płytkich rowów odparowujących;
- Na etapie eksploatacji przewiduje się prawidłową eksploatację urządzeń, zgodną z wymogami ochrony środowiska. Zanieczyszczenia związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych, będą usuwane w trybie natychmiastowym przez odpowiednie służby.

7) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:

Rozwiązania chroniące środowisko: Wykonawca zapewni dla swoich pracowników na czas prowadzenie robót możliwość korzystania z przenośnych urządzeń sanitarnych tj. kontenerów, toalet.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych: nie dotyczy,

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych :

Ilość odprowadzanych wód opadowych nie ulegnie zmianie.

Tak jak w stanie obecnym odwodnienie jezdni będzie odbywało się w kierunku poboczy i z wykorzystaniem istniejących rowów. Rowy te tylko na niewielkich odcinkach zostaną odmulone i oczyszczone. Przepływ wód w rowach tak jak dotychczas będzie się odbywał w tych samych kierunkach w kierunku rowów odprowadzających wodę.

d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:

Oddziaływanie będzie krótkotrwałe i zakończy się wraz z końcem prac modernizacyjnych drogi.

Rozwiązania chroniące środowisko: Należy stosować się do przepisów Ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r. opublikowana w Dz. U z 2013 r., poz. 21. W trakcie przebudowy stosowane będą technologie małodopadowe, wszystkie materiały będą segregowane, co spowoduje, iż znaczna część będzie przeznaczona do dalszego wbudowania. Odpady będą gromadzone w sposób selektywny w wyznaczonych miejscach i zabezpieczone w sposób uniemożliwiający ich przenikanie do środowiska. Gruz i materiały betonowe zostaną przekruszone na kruszarkach betonowych i wbudowane jako warstwy pomocnicze. Odpady z mieszanek bitumicznych zostaną wywiezione do wytwórni mas bitumicznych Wykonawcy robót i wykorzystane ponownie. Odpady komunalne zbierane w sposób selektywny przekazane będą odpowiednim firmom, które zajmują się zbieraniem odpadów.

e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń: nie dotyczy.

f.) emisja hałasu i drgań:

Oddziaływanie będzie krótkotrwałe i zakończy się wraz z końcem prac modernizacyjnych drogi. W trakcie budowy drogi wystąpi lokalny i okresowy hałas o wartościach 85-95 db. z maszyn budowlanych wykorzystywanych w trakcie realizacji zadania.

Rozwiązania chroniące środowisko: W celu ograniczenia emisji hałasu na etapie realizacji inwestycji stosowane będą nowoczesne i sprawne technicznie maszyny budowlane, oraz skoordynowane będą wszystkie prace budowlane, tak aby czas ich trwania był możliwie jak najkrótszy i najmniej uciążliwy dla środowiska.

Dbłość o właściwy stan techniczny sprzętu emitującego hałas do środowiska spowoduje wyeliminowanie pracy hałaśliwego sprzętu. Sprzętu emitujący hałas i drgania będzie używany jedynie w porze dziennej. W przypadku szczególnie uciążliwych drgań zastosowane zostaną elementy amortyzujące.

f.) emisja do powietrza (emisja spalin z pracującego sprzętu oraz środków transportu, pylenie, emisje subst. gazowych ze stosowanej masy bitumicznej).

Oddziaływanie będzie krótkotrwałe i zakończy się wraz z końcem prac modernizacyjnych drogi.

Rozwiązania chroniące środowisko: Na samochodach przewożące materiały pyliste oraz masę bitumiczną stosowane będą plandeki zabezpieczające. Ograniczona będzie jałowa praca silników spalinowych stosowanych maszyn i pojazdów, Nie dopuszczone będzie mieszanie materiałów pylistych w miejscu prowadzenia inwestycji lub wykonywanie ich w czasie bezwietrznej pogody. W przypadku silnego pylenia z nawierzchni dróg stosowane będzie zraszanie wodą w celu jego wyeliminowania.

g.) emisja do wód i gleby

Oddziaływanie będzie krótkotrwałe i zakończy się wraz z końcem prac modernizacyjnych drogi.

Rozwiązania chroniące środowisko: Zaplecze budowy (składy, bazy sprzętowe) zostanie zlokalizowane tak aby chronić glebę i wody przed ewentualnym zanieczyszczeniem. Wszystkie usterki związane z wyciekami płynów technicznych oraz paliw zostaną natychmiastowo usunięte. Sprzęt mechaniczny będzie nowoczesny i sprawny technicznie, co powinno do minimum ograniczyć możliwość awarii sprzętu. W przypadku usterki, której nie da się natychmiastowo usunąć, sprzęt zostanie wywieziony do specjalistycznego serwisu. Stosowane będą przenośne toalety celem zagospodarowania ścieków socjalno-bytowych.

8) Charakterystyka środowiska naturalnego i wpływ przedsięwzięcia na środowisko

a) warunki klimatyczne

Gmina Baranów leży w strefie klimatu umiarkowanego ciepłego – przejściowego, który w tej strefie charakteryzują:

- średnia roczna temperatura powietrza +8°C do +9°C
- średnie sumy opadów atmosferycznych 600-900mm (najwyższe sumy opadów przypadają na lipiec 96mm, a minimalne na luty -38mm)
- średnia liczba dni z pokrywą śnieżną wynosi 36, śnieg najdłużej zalega w grudniu i lutym
- dominujące kierunki wiatrów z kierunków zachodniego – słabe i bardzo słabe

b) położenie, morfologia i hydrografia.

Rejon inwestycji położony jest na Wyżynie Lubelskiej i wchodzi w skład mezoregionu zwanego Małopolskim Przełomem Wisły. Małopolski Przełom Wisły położony między Annopolem na południu, a Puławami na północy ma około 80km długości i od 1,5 do 10km szerokości, zajmując powierzchnię około 300km². Główną osią układu hydrograficznego jest rzeka Wisła. Spływ wód powierzchniowych następuje w kierunku zachodnim w kierunku rzeki do Wisły.

c) budowa geologiczna i warunki hydrologiczne.

Ze względu na powierzchniowy charakter robót dokonano płytkich odwiertów geologicznych do głębokości 1,5m. Nie stwierdzono występowania wysokich wód gruntowych. Grunty do głębokości 1,5m stanowią w części grunty nasypane oraz gliny pylaste, lessy i pyły piaszczyste

d) wpływ planowanego przedsięwzięcia na klimat

Przedsięwzięcie nie ma żadnego wpływu na zmiany klimatu

e) wpływ planowanego przedsięwzięcia na krajobraz

Przedsięwzięcie pozytywnie wpłynie na krajobraz poprawiając estetykę krajobrazu

f) wpływ planowanego przedsięwzięcia na glebę

Realizacja przedsięwzięcia nie zmieni stosunków glebowych.

g) wpływ planowanego przedsięwzięcia na powietrze

W fazie realizacji robót może wystąpić zapylenie powietrza podczas budowy oraz hałas maszyn budowlanych. Aby ograniczyć pylenie i hałas podczas budowy drogi należy stosować maszyny budowlane nowej generacji. Nie mniej jednak zapylenie i hałas podczas budowy jest nie do uniknięcia. Jednakże jest ono krótkotrwałe i nie będzie nadmiernie uciążliwe dla ludzi.

9) Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanej inwestycji, w tym również w razie wystąpienia nadzwyczajnego zagrożenia środowiska, a także potencjalnego transgranicznego oddziaływania na środowisko

9.1 Zagrożenia występujące na terenie inwestycji oraz sposoby ich ograniczenia lub eliminowania

Zagadnienia BHP.

Występują następujące zagrożenia:

- ogół zagrożeń wynikających z nieprzestrzegania przepisów i zasad BHP, możliwość uszkodzenia ciała, zranienia przy pracach na maszynach, urządzeniach mechanicznych i elektrycznych.

Zabezpieczenia pracowników i urządzeń:

- przed przystąpieniem do pracy przeprowadzić szkolenie wszystkich pracowników pod względem B.H.P i p.poż.
- prowadzić regularne badania lekarskie zgodnie z przepisami Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej
- wyposażyć pracowników w odpowiednią odzież ochronną i środki ochrony osobistej.

Zagadnienia przeciwpożarowe.

Występują następujące zagrożenia:

- zagrożenia od pojazdów, urządzeń elektrycznych znajdujących się na terenie inwestycji

Na etapie prowadzenia robót budowlanych mogą wystąpić zagrożenia związane z pracą sprzętu ciężkiego. W wyniku awarii sprzętu może dojść np. do zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi środowiska gruntowo-wodnego. Dlatego też do prac budowlanych należy używać sprzętu sprawnego technicznie.

Charakter planowanego obiektu, jego funkcja i przeznaczenie pozwalają stwierdzić, że na etapie eksploatacji inwestycji nie wystąpią zagrożenia o charakterze nadzwyczajnym dla środowiska.

9.1 Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na charakter inwestycji oraz odległość od granic państwa nie przewiduje się oddziaływania transgranicznego

10) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody

(Dz. U. z 2013r. poz. 627) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Parki narodowe - nie występują

Rezerваты - nie występują

Parki krajobrazowe –nie występują

Pomniki przyrody - nie występują

Obszary chronionego krajobrazu - Obszar Chronionego Krajobrazu „Pradolina Wieprza”

Obszary natura 2000 - nie występują

Stanowiska dokumentacyjne - nie występują

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe - nie występują

Ochrona gatunkowa roślin - nie występuje

Dla inwestycji najbliższymi obszarami NATURA 2000 są:

1. Specjalny obszar ochrony siedlisk „Przełom Wisły w Małopolsce” PLH060045, znajdujący się w odległości kilkunastu kilometrów.
2. Obszar specjalnej ochrony ptaków „Małopolski Przełom Wisły” PLB 140006 położony w odległości kilkunastu kilometrów.
3. Specjalny obszar ochrony siedlisk Dolny Wieprz PLH060051 znajdujący się w odległości kilku kilometrów od Inwestycji

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje trwałego uszczuplenia lub fragmentaryzacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000, a także innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu sieci.

Usytuowanie przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów wodno- błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód gruntowych – Inwestycja nie występuje na obszarach wodno- błotnych, natomiast na podstawie odwiertów geologicznych nie stwierdzono płytkiego zalegania wód gruntowych

Gęstość zaludnienia, na którym jest realizowane przedsięwzięcie – około 90 mieszkańców/ km²

11) Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

Nie dotyczy

12.) Kwalifikacja przedsięwzięcia wg Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z dnia 12 listopada 2010 r.)

Zgodnie § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) inwestycja zaliczona jest jako :

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

Podsumowanie wpływu inwestycji na środowisko

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia warunków aerosanitarnych, akustycznych, czy wodno-gruntowych, wręcz przeciwnie, uzyskane dzięki przebudowi efekty wpłyną między innymi na zwiększenie płynności ruchu drogowego, czego wyrazem będzie krótszy czas przejazdu pojazdów, zmniejszenie zużycia paliwa, a co za tym idzie zmniejszenie emisji spalin oraz zapylenia.

Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na takie elementy środowiska, jak: flora, fauna czy skupiska ludzkie. nie będzie konieczności prowadzenia wycinki drzew lub krzewów.

Wpływ prac budowlanych na przedmiotowej ulicy na krajobraz będzie miał miejsce na całej trasie realizacji inwestycji i związany będzie bezpośrednio z prowadzeniem robót budowlanych , pracą sprzętu ciężkiego, dowozem materiałów i urządzeń oraz lokalizacją miejsc składowania materiałów budowlanych. Będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe,

nie spowodują istotnych zmian w krajobrazie i znikną po zakończeniu robót budowlanych. Uporządkowany zostanie cały teren, który objęty jest planowaną inwestycją.

Na etapie eksploatacji drogi do źródeł zanieczyszczeń środowiska naturalnego w pobliżu tras komunikacyjnych należy zaliczyć zanieczyszczenia systematyczne, związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Prawidłowo prowadzone prace budowlane pod stałym nadzorem budowlanym przy użyciu odpowiedniego sprzętu sprawnego technicznie nie stanowią zagrożenia dla wód podziemnych.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje oddziaływania akustyczne do środowiska, wywołane pracą maszyn i urządzeń technologicznych- tj. używanych do budowy dróg i maszyn roboczych. Oddziaływania te mogą być uciążliwe dla mieszkańców okolicznych posesji. Należy jednak uwzględnić, że są to oddziaływania krótkotrwałe. W wyniku budowy nowej nawierzchni asfaltowej zmniejszą się oddziaływania akustyczne na otoczenie.

Podsumowując należy stwierdzić, że:

- oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko będzie związane głównie z etapem realizacji,
- oddziaływanie przedmiotowej inwestycji na środowisko w trakcie realizacji zostanie zminimalizowane poprzez prawidłowe zlokalizowanie zaplecza wykonawstwa i właściwą organizację robót
- nowoczesny układ komunikacyjny pozytywnie wpłynie na estetykę krajobrazu
- przebudowa nawierzchni przyczyni się do komfortu i bezpieczeństwa mieszkańców oraz wszystkich użytkowników korzystających z tej drogi
- ogólnie oddziaływanie tej inwestycji na środowisko naturalne należy określić jako pozytywne.

WÓJT

inż. Robert Gagoś