

GKOŚ. 6220.22.2016

Jasienica 10.11.2016r.

D E C Y Z J A

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 pkt 2, art. 72 ust. pkt 1, art. 75 ust 1 pkt 4 w ustawy z dnia 03 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (jt. Dz. U. z 2016r., poz. 353). - §3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09.11.2010r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu Postępowania Administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2016, poz. 23 z późn. zm.)

- po rozpatrzeniu wniosku z dnia 12.10.2016r.

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych
ul. Regeera 81
43-382 Bielsko-Biała

u s t a l a m

Środowiskowe uwarunkowania zgodę na realizację przedsięwzięcia pn: „**Przebudowa drogi powiatowej 2633S Strumień - Jasienica**”.

Charakterystyka i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie drogi powiatowej 2633S Strumień – Jasienica na odcinku o długości 2740[m] wraz z czterema skrzyżowaniami w ciągu ul. Strumieńskiej (km 0+000, km 0+650, km 1+160 i km 1+745). Celem przedsięwzięcia jest poprawa warunków ruchu pieszego i kołowego. Zakres przedsięwzięcia obejmował będzie: wykonanie nowej konstrukcji jezdni o szerokości 6,0[m], budowę chodników na odcinku 1175[m], budowę poboczy bitumicznych i zatok autobusowych, wykonywanie odwodnienia przebudowywanej konstrukcji drogi poprzez istniejące rowy przydrożne, kanalizacji deszczowej (istniejącą lub budowaną), wymianę przepustów pod zjazdami, przebudowę skrzyżowań w ciągu drogi 2633, przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia podziemnego niezwiązanego z funkcjonowaniem drogi. Planuje się budowę odcinka kanalizacji deszczowej w km 0+000 do 0+962 i 1+075 do 1+252. Woda z jezdni zbierana będzie do przepustów ulicznych zaopatrzonych w studzienki z osadnikami o średnicy 500[mm]. Planuje się pozostawienie istniejących rowów przydrożnych gdzie jest to możliwe. Zakłada się ich odmulenie i odchwaszczenie, są także wyprofilowanie do uzyskaniażądanego spadku podłużnego. W miejscach gdzie szerokość pasa drogowego jest zbyt mała planuje się umocnienie skarp rowów i zwiększenie ich nachylenia 1:1. Jako typowy przekrój poprzeczny dla drogi powiatowej projektuje się przekrój uliczny o szerokości 6,0[m] z poboczem bitumicznym lewostronnym o szerokości 1,0[m] z chodnikiem jednostronnym o szerokości 1,5[m] oddzielonego od jezdni pasem zieleni o szerokości 3,0[m].

1) Warunki ochrony środowiska w trakcie realizacji przedsięwzięcia:

- lokalizacja zaplecza oraz bazy materiałowej na terenie utwardzonym i ogrodzonym siatką stalową o oczkach nie większych niż 5,0[cm] x 5,0[cm], wkopaną w grunt i zaopatrzonej w przewieszkę,
- organizacja zaplecza sanitarnego dla pracowników z jego wyposażeniem w sanitariat oraz wydzielone miejsce przeznaczone do magazynowania sorbentu do ewentualnej neutralizacji wycieków z maszyn i pojazdów,
- składowanie odpadów na terenie utwardzonym i szczelnym,
- sprzęt budowlany winien być sprawny technicznie, celem uniknięcia zanieczyszczenia gruntów,

- powierzchniowych i podziemnych znajdujących się w rejonie prowadzenia robót,
- w trakcie prowadzenia prac budowlanych, należy zminimalizować emisję zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do atmosfery,
- celem uniknięcia nadmiernej emisji hałasu do środowiska, należy wykorzystywać maszyny i urządzenia posiadające stosowne atesty oraz minimalizujące emisję hałasu oraz zanieczyszczeń do środowiska,
- należy zminimalizować powierzchnię przekształcenia terenu w obrębie planowanego przedsięwzięcia,
- prowadzenie robót budowlanych nie powinno stanowić uciążliwości dla właścicieli nieruchomości sąsiadujących (po obu stronach drogi) w zakresie dostępu do dróg publicznych oraz możliwości korzystania z infrastruktury technicznej,
- prace budowlane należy prowadzić w godz. 7.00-18.00,
- planowana wycinka drzew i krzewów w ilości ok. 80szt – poza okresem lęgowym ptaków tj. od 16 października do końca lutego,
- drzewa i krzewy nie przewidziane do usunięcia w obrębie inwestycji należy odpowiednio zabezpieczyć przed skutkami ewentualnego ich uszkodzenia,
- urządzenia drogowe, a w szczególności związane z odprowadzeniem i oczyszczaniem wód opadowych należy zabezpieczyć przed możliwością wypadnięcia oraz brakiem możliwości wydostania się zwierząt, poprzez zastosowanie odpowiednich krat, zasuw i ogrodzeń,
- teren przekształconego gruntu w obrębie planowanej inwestycji należy obsiać trawą,
- materiały budowlane winny być wykorzystywane do prac bezpośrednio po przywiezieniu, bez konieczności ich długotrwałego magazynowania w obrębie przedmiotowej drogi,
- z powstałymi odpadami w trakcie prac budowlanych należy postępować zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz. U. z 2013r., poz. 21 z późn. zm.) Wszystkie wytworzone odpady należy magazynować w sposób selektywny w odpowiednio przystosowanych pojemnikach, kontenerach lub luzem, w wyznaczonym miejscu.

2) Ograniczenia uciążliwości dla środowiska w fazie eksploatacji inwestycji:

Dla zapewnienia ograniczenia uciążliwości dla środowiska w fazie eksploatacji inwestycji należy:

- dobrać w sposób właściwy materiały poszczególnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni drogowej (na etapie realizacji) oraz na bieżąco kontrolować stan nawierzchni i wykonywać jej naprawy,
- urządzenia służące do odprowadzania i podczyszczania wód opadowych należy systematycznie poddawać pracom konserwacyjnym, bez powodowania uciążliwości dla użytkowników drogi,

3) Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

- planowane przedsięwzięcie nie zostało zaliczone do inwestycji stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

4) Wymogi w zakresie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

- zakres przedsięwzięcia nie będzie oddziałował transgranicznie na środowisko.

5) Wymogi w zakresie ograniczonego użytkowania:

- inwestycja nie wymaga konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

6) wymogi w zakresie wykonania analizy porealizacyjnej

- inwestycja nie wymaga konieczności wykonania analizy porealizacyjnej.

u z a s a d n i e n i e

W dniu 12.10.2016r. pełnomocnik Inwestora Pan Grzegorz Głanowski – reprezentujący Usługi Projektowe z siedzibą 43-356 Bujaków, ul. Zdrojowa 12, wystąpił do tut. Urzędu z wnioskiem w sprawie

wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 2633S Strumień-Jasienica”.

Wnioskodawca zgodnie z art. 74 ust. 1 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 dołączył do w/w wniosku:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia;
- mapę sytuacyjno-wysokościową obszaru planowanego przedsięwzięcia;

W dniu 14.10.2016r. Wójt Gminy Jasienica zgodnie z art. 61 § 1, 4 Kodeksu postępowania administracyjnego wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia i powiadomił strony o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz zapewnił czynny udział zgodnie z art. 10 k.p.a.

z możliwością składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 14 dni od daty podania informacji do publicznej wiadomości. W wyżej wymienionym terminie nie zostały stwierdzone oraz odnotowane uwagi społeczeństwa.

W oparciu o art. 64 ust 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach postanawia o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, bądź o braku takiej potrzeby po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego.

Biorąc pod uwagę powyższe, tut. organ skierował pismo z dnia 14.10.2016r. znak. GKOŚ.6220.22.2016 o wydanie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku-Białej.

Na w/w wystąpienia uzyskano opinię:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25.10.2016r. znak. WOOS.4240.719.2016.AM, o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 2633S Strumień – Jasienica”.
- opinię sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku-Białej zgodnie z art. 78 ust 4 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (jt. Dz. U. z 2016r., poz. 353).

W świetle rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71) planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone do inwestycji, mogących wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - § 3, ust.1, pkt. 60.

Organy opiniujące w oparciu o kartę informacyjną przedsięwzięcia, uwzględniły uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, (j.t. Dz.U. z 2016r. poz. 353 z późn. zm.), przeanalizowały i oceniły m.in. rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, a także jego rodzaj i skalę przewidywaną ilość substancji i energii wprowadzanych do środowiska stwierdzając, że nie będą stanowiły zagrożenia dla jego stanu.

Ustalając czy dla przedmiotowej realizacji zamierzenia konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniono kryteria określone w załączniku III Dyrektywy Rady 2014/52/UE z dnia 16.04.2014r. zmieniającej dyrektywę 2011/52/UE oraz zgodnie z § 4, 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09.11.2010r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2016r., poz. 71), a także art. 63 ust. 1 i art. 65 ust. 3 ustawy z dnia 03 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o cenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r, poz. 353 z późn. zm.), organ uwzględnił także następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia – z uwzględnieniem: skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań, przedsięwzięć znajdujących się na terenach nieruchomości sąsiednich, wykorzystywania zasobów naturalnych, emisji i występowania innych uciążliwości, ryzyka poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii,

2. usytuowanie przedsięwzięcia (ze zwróceniem uwagi na możliwe zagrożenie środowiska – zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawianie się zasobów naturalnych, walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz uwarunkowania zawarte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, uwzględniające obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary wybrzeży, obszary górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary podlegające specjalnej ochronie ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (jt. Dz. U. z 2013r., poz. 627 z późn. zm), obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszary mające znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, gęstość zaludnienia, obszary przylegające do jezior, obszary ochrony uzdrowiskowej).
3. rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 (wynikające z zasięgu oddziaływania, zasięgu geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać, transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze, wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej, prawdopodobieństwa oddziaływania, czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania).

Jak wynika z karty informacyjnej zakres przedsięwzięcia obejmował będzie: wykonanie nowej konstrukcji jezdni o szerokości 6,0[m], budowę chodników na odcinku 1175[m], budowę poboczy bitumicznych i zatok autobusowych, wykonywanie odwodnienia przebudowywanej konstrukcji drogi poprzez istniejące rowy przydrożne, kanalizację deszczową (istniejącą lub budowaną), wymianę przepustów pod zjazdami, przebudowę skrzyżowań w ciągu drogi 2633, przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia podziemnego niezwiązanego z funkcjonowaniem drogi. Planuje się budowę odcinka kanalizacji deszczowej w km 0+000 do 0+962 i 1+075 do 1+252. Woda z jezdni zbierana będzie do przepustów ulicznych zaopatrzonych w studzienki z osadnikami o średnicy 500[mm]. Planuje się pozostawienie istniejących rowów przydrożnych gdzie jest to możliwe. Zakłada się ich odmulenie i odchwaszczenie, a także wyprofilowanie do uzyskania żadanego spadku podłużnego. W miejscach gdzie szerokość pasa drogowego jest zbyt mała planuje się umocnienie skarp rowów i zwiększenie ich nachylenia 1:1.

Realizacja inwestycji obejmowała będzie wycinkę ok. 80szt. drzew i krzewów rosnących w skarpach i rowach przydrożnych, które stanowią obecnie zagrożenie dla ruchu drogowego, a także utrudniają przepływ wód opadowych w rowach. Planowana wycinka drzew będzie miała miejsce na obszarze Natura 2000 rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie drogi w szczególności w miejscu projektowanego skrzyżowania typu rondo. Drzewa te bezpośrednio kolidują z projektowanym skrzyżowaniem. Liczba drzew w rejonie skrzyżowania wynosi ok. 15szt. są to gatunki tj. klon, jesion, olsza, topola. Drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu oddziaływania zostaną odpowiednio zabezpieczone przed skutkami ewentualnego uszkodzenia.

Przedsięwzięcie na odcinku 650[m] od km 0+000 do 0+650, będzie znajdowało się w obszarze Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB 240001, natomiast na pozostałym terenie w granicach obszaru. Dla tego obszaru wprowadzony został plan zadań ochronnych, określający m.in. istniejące i potencjalne zagrożenia dla gatunków stanowiących przedmiot ochrony tego obszaru, zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31.12.2011r. w sprawie usytuowania planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z dnia 08 stycznia 2014r., poz. 117).

Realizacja inwestycji w granicach w/w obszaru realizowana będzie w granicach działek drogowych. W tym rejonie nie planuje się wycinki drzew i krzewów. W ramach przedsięwzięcia nie planuje się ingerencji w siedliska objęte ochroną. Nie planuje się również prowadzenia prac na obszarach stawów, szuwarów czy niszczenia roślinności wodnej z nim związanych. W związku z powyższym można stwierdzić, że przedsięwzięcie to nie będzie wpływało negatywnie na w/w obszar.

Po dokonanej analizie karty informacyjnej dołączonej do wniosku Inwestora o planowanym przedsięwzięciu oraz kierując się rodzajem i skalą jego oddziaływania, powiązaniemi z innymi przedsięwzięciami, usytuowaniem przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, zgodnie z art. 63 ust 1 i 2 ustawy z dnia 03 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o cenach oddziaływania na środowisko (jt. Dz. U. z 2016r., poz. 353.), a także z udzielonymi odpowiedziami organów opiniujących, Wójt Gminy Jasienica postanowieniem z dnia 07.11.2016r. znak. GKOŚ 6220.22.2016r. odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 2633S Strumień - Jasienica”.

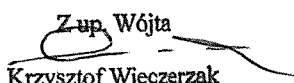
Przy stwierdzaniu braku obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jak i przy określaniu środowiskowych uwarunkowań, zgody na realizację przedsięwzięcia brano pod uwagę fakt, iż głównym celem jego realizacji jest rozwiązanie problemu komunikacyjnego i zapewnienie poprawy płynności ruchu komunikacyjnego na przedmiotowej drodze oraz zapewnienie bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego oraz pieszego.

Biorąc pod uwagę powyższe, orzekam jak w sentencji decyzji.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bielsku – Białej w terminie 14 dni od daty jej otrzymania za pośrednictwem Wójta Gminy Jasienica.

Załącznik decyzji - charakterystyka przedsięwzięcia




Z up. Wójta
Krzysztof Wiczerzak
ZASTĘPCA WÓJTA

Otrzymują:

1. Usługi Projektowe
Grzegorz Glanowski – pełnomocnik
43-356 Bujaków ul. Zdrojowa 12
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. BIP UG Jasienica
4. GKOŚ a/a (Ł.N.)

Załącznik do Decyzji znak GKOS 6220.22.2016
z dnia 10.11.2016r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych
ul. Regeera 81
43-382 Bielsko-Biała

Pełnomocnik: Grzegorz Głanowski
43-356 Bujaków, ul. Zdrojowa 12

Rodzaj przedsięwzięcia: „Przebudowa drogi powiatowej 2633S Strumień - Jasienica”.

Usytuowanie przedsięwzięcia: Rudzica – gm. Jasienica,

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie drogi powiatowej 2633S Strumień – Jasienica na odcinku o długości 2740[m] wraz z czterema skrzyżowaniami w ciągu ul. Strumieńskiej (km 0+000, km 0+650, km 1+160 i km 1+745). Celem przedsięwzięcia jest poprawa warunków ruchu pieszego i kołowego. Zakres przedsięwzięcia obejmował będzie: wykonanie nowej konstrukcji jezdni o szerokości 6,0[m], budowę chodników na odcinku 1175[m], budowę poboczy bitumicznych i zatok autobusowych, wykonywanie odwodnienia przebudowywanej konstrukcji drogi poprzez istniejące rowy przydrożne, kanalizacji deszczowej (istniejącą lub budowaną), wymianę przepustów pod zjazdami, przebudowę skrzyżowań w ciągu drogi 2633, przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia podziemnego niezwiązanego z funkcjonowaniem drogi. Planuje się budowę odcinka kanalizacji deszczowej w km 0+000 do 0+962 i 1+075 do 1+252. Woda z jezdni zbierana będzie do przepustów ulicznych zaopatrzonych w studzienki z osadnikami o średnicy 500[mm]. Planuje się pozostawienie istniejących rowów przydrożnych gdzie jest to możliwe. Zakłada się ich odmulenie i odchwaszczenie, są także wyprofilowanie do uzyskaniażądanego spadku podłużnego. W miejscach gdzie szerokość pasa drogowego jest zbyt mała planuje się umocnienie skarp rowów i zwiększenie ich nachylenia 1:1. Jako typowy przekrój poprzeczny dla drogi powiatowej projektuje się przekrój uliczny o szerokości 6,0[m] z poboczem bitumicznym lewostronnym o szerokości 1,0[m] z chodnikiem jednostronnym o szerokości 1,5[m] oddzielonego od jezdni pasem zieleni o szerokości 3,0[m].

Całość przedsięwzięcia zlokalizowana będzie na terenie województwa śląskiego, powiatu bielskiego, gminy Jasienica. Inwestycja realizowana będzie na terenie miejscowości Rudzica

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie terenu szatą roślinną.

Orientacyjna powierzchnia zabudowy dla planowanej inwestycji wynosi w przybliżeniu:

Powierzchnia zabudowy ogółem:	ok. 35 365 m ² ,
w tym: powierzchnia ulic:	ok. 21 150 m ² ,
powierzchnia poboczy bitumicznych:	ok. 2 290 m ² ,
powierzchnia chodnika z kostki betonowej	
wraz z powierzchnią zjazdów:	ok. 10910 m ² ,
powierzchnia z kostki kamiennej	
przy skrzyżowaniach, przejściach:	ok. 950 m ² ,
zieleni:	ok. 3550 m ² ,
przepusty pod zjazdami	~25 przepustów
kanalizacja deszczowa:	km 0+000 do 0+962 i 1+075 do 1+252

W stanie istniejącym znaczną część terenu przeznaczanego pod realizację planowanego przedsięwzięcia stanowi istniejąca droga i pobocza. Jezdnia na całej długości jest asfaltowa, na przeważającym odcinku widoczne są ubytki, łaty, nierówności. Szerokość jezdni waha się od 5,5m do 6m. Cały obszar jest uzbrojony. W granicach opracowania znajdują się podziemne sieci uzbrojenia terenu w postaci kanałów deszczowych, a także sieci gazowe, wodociągowe, teletechniczne oraz energetyczne niskiego napięcia.

Po obu stronach ulicy, poza obszarem utwardzonym, występuje niska zieleń drogową - trawniki przyuliczne, roślinność porastająca tereny przyległe jak koniczyna łąkowa, wiechlina łąkowa, pokrzywa zwyczajna, przytulia pospolita, bliźniacza psia trawka, lucerna siewna. Prócz roślin niskich wzdłuż drogi rośnie znaczna ilość drzew. Można zauważyć drzewa takie jak: akacje, lipy, jarząby, jesiony, olsze czarne, klony, brzozy, dęby szypułkowe, wierzby, oraz zakrzewienia.

Przedmiotowa inwestycja koliduje z istniejącą szatą roślinną, wysoką i niską. Planuje się wycinkę drzew i krzewów w ilości około 80. Drzewa te stanowią zagrożenie dla ruchu pojazdów po tej drodze, a także w większości tamują przepływ wody w rowach przydrożnych.

Planowana rozbudowa nie zmienia w sposób znaczący istniejącego zagospodarowania terenu. Działki, które zostaną zajęte przez planowaną inwestycję w większości stanowią pas drogowy oraz elementy drogi, takie jak: jezdnia, pobocze, skrzyżowania i zjazdy. Pozostała część działek stanowi tereny zielone. Powierzchnia zabudowy szerokości jezdni wynosiła będzie 6,0[m], chodników dla pieszych 1,5[m], poboczy bitumicznych 1,0[m]. Łączna powierzchnia zabudowy wyniesie 4 500[m²]

3. Rodzaj technologii.

Inwestycja zostanie wykonana z zastosowaniem typowych maszyn drogowych (koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, rozkładarki mas bitumicznych, zagęszczarki) i materiałów powszechnie używanych w budownictwie komunikacyjnym (kruszywo naturalne na podbudowy, asfalt, beton cementowy, prefabrykaty betonowe i kamienne).

Przedmiotowa inwestycja będzie posiadać następujące parametry:

- Kategoria obciążenia ruchem:	KR 3,
- Obciążenie nawierzchni:	115 kN
- Przekrój:	jedno-jezdniowa dwukierunkowa
- Szerokość jezdni:	6,0m
- Pochylenie poprzeczne daszkowe	2%
- Nawierzchnia:	beton asfaltowy
- Chodniki :	kostka betonowa, szerokość 1,50 m
- Pobocza bitumiczne:	1,0m

Założenia projektowe dla przebudowy drogi:

Ogólne

- szerokość jezdni 6,0m,
- pobocze bitumiczne lewostronne o szerokości 1m,
- chodnik jednostronny o szerokości 1,5[m] oddzielony od jezdni pasem zieleni 3,0[m]
- odwodnienie nawierzchni jezdni do istniejących bądź przebudowywanych rowów przydrożnych, odcinkowo kanalizacji zamkniętej

Konstrukcja nawierzchni

Jako typowy przekrój poprzeczny dla drogi powiatowej przewidziany został przekrój uliczny o szerokości 6,0m z poboczem bitumicznym lewostronnym o szerokości 1,0m i chodnikiem o szerokości 1,5m po prawej stronie drogi. Projektowana niweleta drogi ulegnie niewielkiej korekcie ze względu na polepszenie spływu wód opadowych. Zakłada się usunięcie warstw konstrukcyjnych istniejącej nawierzchni do głębokości uzależnionej od wyników badań nośności podłoża, a następnie ułożenie i zagęszczenie nowych warstw konstrukcyjnych jak poniżej.

- **konstrukcja drogi:**

Przewiduje się zastosowanie konstrukcji z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa stabilizowanego mechanicznie lub chemicznie. Dodatkowo zakłada się stabilizację mechaniczną lub chemiczną podłoża rodzimego, w zależności od rodzaju materiału budującego.

- **konstrukcja chodnika:**

Przewiduje się konstrukcję nawierzchni chodników z kostki betonowej na podsypce piaskowo-cementowej i podbudowie z kruszywa łamanego.

- **konstrukcja zjazdów w chodniku:**

Przewiduje się konstrukcję nawierzchni zjazdów w chodnikach z kostki betonowej na podsypce piaskowo-cementowej i podbudowie z kruszywa łamanego.

- **Konstrukcja przepustów**

Planuje się remont i odmulenie przepustów w koniecznym zakresie, tj. wymianę zużytych części jak rury betonowe, odtworzenie przyczółków, umocnień w dnie, bez zmian ich parametrów.

- **Kanalizacja deszczowa**

Planuje się budowę odcinka kanalizacji deszczowej w km 0+000 do 0+962 i 1+075 do 1+252. Będzie to system wykonany z rur PVC o średnicy 300 - 500 mm, wyposażonych w studnie betonowe średnicy od 1000 do 1500mm. Woda z jezdni będzie zbierana do wpustów ulicznych zaopatrzonych w studzienki z osadnikami o średnicy 500mm.

- **Rowy**

Planuje się pozostawienie istniejących rowów przydrożnych, gdzie jest to możliwe. Zakłada się ich odmulenie i odchwaszczenie, a także wyprofilowanie do uzyskania żadanego spadku podłużnego. W miejscach gdzie szerokość pasa drogowego jest zbyt mała planuje się umocnienie skarp rowów i zwiększenie ich nachylenia do 1:1, lub zastosowanie korytek betonowych prefabrykowanych.

4. Warianty przedsięwzięcia.

Ewentualny wariant przedsięwzięcia to zaniechanie działań przebudowy. Wiązałoby się to będzie z dalszym pogarszaniem stanu nawierzchni – pojawianiu się coraz większej ilości ubytków, nierówności podłużnych i poprzecznych, przez co zwiększało by potencjalne zagrożenie na drodze. Dodatkowo, planuje się budowę odcinkowych ciągów pieszych. Obecnie piesi zmuszeni są do poruszania się poboczami drogowymi, co w szczególności po zmroku stanowi zagrożenie dla ich zdrowia i życia. Mniejsza szerokość nawierzchni ogranicza płynność ruchu, przez co pojazdy przez dłuższy czas lokalnie oddziałują na otoczenie – środowisko, ludzi i zwierzęta.

Wprawdzie rozpatrując tylko fazę budowy inwestycji, jej wpływ na środowisko będzie wpływał negatywnie, poprzez zwiększenie hałasu, emisje szkodliwych substancji do powietrza atmosferycznego, jednak patrząc na całość przedsięwzięcia i jego zalety po oddaniu przeznaczonej do przebudowy drogi do ruchu, wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia jest wariantem znacznie mniej korzystnym dla środowiska.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Wariantem przeciwnym do wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia jest wariant najkorzystniejszy dla środowiska, czyli przebudowa drogi powiatowej wraz z towarzyszącymi obiektami. Przebudowa drogi przyczyni się do upłynnienia ruchu, zwiększenia bezpieczeństwa na drodze zarówno dla użytkowników pieszych jak i zmotoryzowanych, mniejszego natężenia zanieczyszczeń pochodzących z pojazdu w jednostce czasu na m².

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z koniecznością wykorzystywania zasobów wód powierzchniowych ani podziemnych, jak też surowców mineralnych.

Woda i inne surowce, materiały i energia będą zużyte jedynie w czasie prowadzenia robót drogowych. Ilość wody, paliw i energii zużyta do budowy inwestycji jest na tym etapie trudna do oszacowania niemniej jednak będzie ona typowa dla zasilania maszyn budowlanych.

Orientacyjne zużycie surowców związanych z inwestycją przedstawia się następująco:

kruszywo naturalne i łamane:	ok. 15 500 m ³
warstwy bitumiczne (asfalty):	ok. 5 500 m ³
kostka brukowa betonowa:	ok. 880 m ³
kostka kamienna:	ok. 80 m ³
beton (krawężniki, obrzeża, ławy, przepusty):	ok. 1120 m ³

Natomiast po wybudowaniu inwestycji zużycie wody, materiałów, energii i innych surowców związane będzie jedynie z jej utrzymaniem.

6. Rozwiązania chroniące środowisko przyrodnicze.

W fazie realizacji i eksploatacji zostanie zastosowany szereg rozwiązań ograniczających negatywne oddziaływanie na faunę i florę.

Przewidziane w projekcie prace nie odprowadzą do otoczenia żadnych szkodliwych substancji oraz szkodliwych związków chemicznych. Wynika to z faktu, iż wszystkie materiały przeznaczone do wbudowania muszą posiadać aktualne świadectwo przydatności do stosowania w budownictwie drogowym – np. aprobatę IBDiM.

Przedmiotowa inwestycja ma na celu poprawę warunków ruchu pieszego oraz kołowego. Jej głównym zadaniem jest zmniejszenie uciążliwości ruchu m.in. poprzez zabudowę nowej konstrukcji nawierzchni, w tym ułożenie bitumicznej warstwy ścieralnej, budowie poboczy bitumicznych.

Wskutek prowadzonych prac nie zostaną spowodowane zmiany stanu wody na gruntach. Firma prowadząca roboty budowlane będzie posiadała sorbenty do strącania zwłaszcza zanieczyszczeń ropopochodnych na wypadek wystąpienia wycieku. Zaplecze budowlane będzie umiejscowione poza obszarem występowania cieków wodnych.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa inwestycja nie spowoduje zmiany klimatu akustycznego, wymagającej stosowania urządzeń ochrony przed hałasem, nie ma potrzeby ich użycia. Natomiast usprawnienie ruchu kołowego oraz korzystna geometria ulicy powoduje zwiększoną płynność ruchu i w konsekwencji powinno to ograniczyć ilość spalin generowanych przez pojazdy mechaniczne do środowiska.

Zastosowane środki produkcyjne, środki transportowe będą urządzeniami sprawnymi, dopuszczonymi do eksploatacji i ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Będzie to sprzęt nowoczesny, o zminimalizowanej dla tego rodzaju urządzeń emisyjności substancji szkodliwych do środowiska. Zastosowane materiały będą pochodziły z zewnętrznych dostaw, a transport ich będzie zabezpieczony (zamknięte luki załadownicze, plandeki) przed niedopuszczalnym emitowaniem substancji szkodliwych lub pyleniem. Środki transportu ponadto będą posiadały normatywne urządzenia do minimalizowania emisji hałasu.

Odpad nieszkodliwy dla środowiska, a nadający się do ponownego wykorzystania zostanie zabudowany na miejscu. Odpad nieszkodliwy dla środowiska, a nadający się do ponownego wykorzystania, jednakże bez możliwości zabudowy na miejscu, zostanie zmagazynowany na terenie bazy Zamawiającego celem jego powtórnego zagospodarowania na innym zadaniu. Odpad szkodliwy dla środowiska i nienadający się do ponownego wykorzystania zostanie przekazany odpowiednim firmom, posiadającym stosowne pozwolenia do przerobu materiału dla powtórnego wykorzystania lub unieszkodliwienia. Składowany odpad będzie składany na miejscu zabezpieczonym przed ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska poprzez składowanie go na szczelnym, betonowym podłożu dodatkowo zabezpieczonym szczelną folią oraz z zastosowaniem przykrycia wierzchniego sterty odpadów.

Roboty będą prowadzone w ten sposób, aby nie zanieczyszczać istniejących cieków wodnych (nie będą spuszczone do cieków żadne substancje szkodliwe) ani okalającego terenu (zaplecze i teren budowy oraz skład materiałów będzie zlokalizowany wyłącznie na terenie utwardzonym, nie będącym terenem cennym przyrodniczo).

Zastosowane środki transportowe i maszyny budowlane będą w dobrym stanie technicznym i urządzeniami nowoczesnymi co wykluczy możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód powierzchniowych substancjami ropopochodnymi. Zabudowywane materiały będą uzyskiwane lub produkowane (m.in. mieszanka mineralno-asfaltowa) poza terenem prowadzonych prac, w miejscach do tego przeznaczonych. Przygotowane, gotowe do zabudowy materiały będą tylko zabudowane na terenie inwestycji. Czynniki te sprawiają, iż minimalne jest ryzyko zaistnienia poważnych awarii mogących mieć negatywny wpływ na środowisko.

Lokalizacja przedsięwzięcia nie wpływa negatywnie na środowisko i jego zasoby. Przeprowadzone roboty związane z przebudową drogi nie zmieniają istniejącego użytkowania terenu w sąsiedztwie inwestycji, zostanie zachowana zdolność do odnawiania się zasobów naturalnych, w jakimkolwiek stopniu nie zostaną naruszone walory przyrodnicze i krajobrazowe.

Woda opadowa i roztopowa z terenu ulicy zostanie odprowadzona poprzez wpusty deszczowe do budowanej kanalizacji deszczowej.

W wyniku przebudowy drogi nie zostaną przekroczone standardy w otaczającym środowisku dotyczące powietrza atmosferycznego.

Na terenie placu budowy Wykonawca zorganizuje zaplecze socjalno-bytowe dla nadzoru i pracowników. Zaplecze będzie wyposażone w kosze na odpadki oraz kabiny sanitarne typu toi-toi obsługiwane przez specjalistyczne i upoważnione do tego firmy.

Roboty będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej (od godziny 7.00 do 18.00).

Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, a które nie są przeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone poprzez:

- oszalowanie odpowiednimi materiałami, by wykluczyć uszkodzenia pni (wysokie odeskowanie lub owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi lub folią pęcherzykową)
- zabezpieczenie korony drzew poprzez podwiązanie gałęzi lub wykonywanie cięć redukujących rozmiary korony
- roboty prowadzone w pobliżu drzew będą prowadzone ręcznie; wykopy zasypywane w jak najkrótszym czasie ziemią urodzajną; korzenie będą cały czas wilgotne (podlewanie, owinięcie korzeni jutą lub matami); walcowanie ograniczone do minimum
- w obrębie korzeni i koron nie będą składowane żadne materiały ziemne, budowlane oraz maszyny; nie będzie też wylewana woda z czyszczenia placu budowy, woda opadowa nie będzie zawierała zanieczyszczeń budowlanych

Harmonogram robót budowlanych zostanie opracowany przez Kierownika Budowy i zaakceptowany przez Inspektora Nadzoru w ten sposób, aby nie powodować zaburzeń w warunkach bytowania fauny i flory. Wycinka drzew wykonywana będzie poza okresem lęgowym ptaków.

Roboty budowlane związane z remontem prowadzone będą w pasie ograniczonym do minimum w celu maksymalnego zmniejszenia czasowej ingerencji w środowisko,

Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z obowiązującymi przepisami bhp, prawa budowlanego i ochrony środowiska,

Podczas prowadzenia robót budowlanych plac budowy będzie zabezpieczony tak, aby unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków. Zwierzęta, które zostaną znalezione na placu budowy zostaną szybko i bezpiecznie przeniesione na teren nieobjęty pracami (w naturalne środowisko zwierząt). Teren zostanie zabezpieczony przed przedostawaniem się zwierząt poprzez ogrodzenie siatką stalową z dogęszczeniem z tworzywa sztucznego o oczkach nie większych niż 5cm x 5cm wkopaną w grunt i zaopatrzoną w przewieszki.

Prace będą prowadzone w sposób umożliwiający nagłe przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia. Na obszarach przylegających do cieków zostaną zachowane dojścia do wody dla zwierząt. Skarpy w rejonie przedsięwzięcia zostaną ukształtowane tak, aby zabezpieczyć szlaki migracyjne płazów. Wszelkie urządzenia drogowe, a w szczególności związane z odprowadzaniem i podczyszczaniem ścieków zostaną zabezpieczone przez możliwością wpadnięcia oraz brakiem możliwości wydostania się zwierząt poprzez zastosowanie odpowiednich kratek, zasuw i ogrodzeń. Urządzenia systemu kanalizacyjnego będą skonstruowane tak, aby płazy miały możliwość wydostania się.

Na terenie przeznaczonym na roboty budowlane nie będzie prowadzona żadna produkcja produktów lub półproduktów przeznaczonych do zabudowy. Cały materiał będzie dowożony z zewnątrz. Komunikacja będzie się odbywać poprzez ogólnodostępny układ komunikacyjnych dróg publicznych.

Po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

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

a) emisja do powietrza

Planowana przebudowa drogi z uwagi na skalę przedsięwzięcia będzie w fazie realizacji potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia w sąsiedztwie terenu objętego projektem, zmiany te jednak nie będą znaczące i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą zanieczyszczenia pochodzące ze spalania

paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia oraz węglowodory uwalniane podczas kładzenia mas bitumicznych.

Zasadniczo z uwagi na charakter budowy dróg w przypadku przebudowy analizowanej drogi źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót, emisje zaś będą ustępować po ich zakończeniu. Na etapie realizacji przedsięwzięcia źródłem oddziaływań w zakresie emisji pyłów i gazów będą:

- maszyny budowlane wykorzystywane przy realizacji przedsięwzięcia,
- pojazdy transportujące materiały służące do budowy,
- przechowywanie sypkich materiałów budowlanych,
- szlifowanie i cięcie materiałów budowlanych,
- prace wykończeniowe z wykorzystaniem materiałów zawierających rozpuszczalniki organiczne i inne substancje mogące przedostawać się do powietrza,
- kładzenie mas bitumicznych.

Spośród wymienionych źródeł najistotniejszy wpływ na jakość powietrza w okresie realizacji przedsięwzięcia, będą miały ciężkie roboty budowlane i transport materiałów sypkich oraz emisja VOC podczas kładzenia nawierzchni.

Stosowane maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 kwietnia 2014r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. 2014. Poz. 588).

Etap funkcjonowania analizowanego przedsięwzięcia będzie związany z emisją typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych. Wielkość emisji uzależniona będzie w pierwszym rzędzie od natężenia ruchu pojazdów, w mniejszym stopniu od skali i zasięgu oddziaływań decydować będą poniższe czynniki:

- rodzaj i wiek pojazdu (struktura pojazdów),
- rodzaj silnika napędzającego pojazd (silnik benzynowy, silnik diesla),
- stan techniczny pojazdów, obciążenie silnika.

Przebudowywana droga ma charakter drogi publicznej o dużym znaczeniu. Z drogi będą korzystali zarówno mieszkańcy okolicznych terenów, jak i kierowcy ruchu tranzytowego, w zdecydowanej większości samochodami osobowymi, które zaopatrzone są w katalizatory spalin.

Analizowane przedsięwzięcia stanowić będzie źródło zanieczyszczeń atmosferycznych zarówno w okresie trwania budowy, jak i w okresie funkcjonowania. Na etapie budowy źródłem emisji zanieczyszczeń będą roboty budowlane oraz pracujący sprzęt. W okresie funkcjonowania źródłem emisji będą pojazdy samochodowe.

Pojazdy poruszające się po projektowanej drodze będą źródłem emisji do powietrza głównie: dwutlenku azotu, tlenku węgla, PM10 oraz węglowodorów aromatycznych i alifatycznych.

Chemicznym czynnikiem wiodącym w oddziaływaniu analizowanej inwestycji drogowej będzie dwutlenek azotu. Oddziaływanie pozostałych substancji w zdecydowanie mniejszym stopniu decydować będzie o jakości powietrza atmosferycznego w otoczeniu analizowanego przedsięwzięcia.

Podsumowując, oddziaływanie przedsięwzięcia związanego z przebudową drogi na stan powietrza atmosferycznego w trakcie realizacji występuje lokalnie i krótkookresowo (jedynie w miejscach prowadzenia prac budowlanych) i zanika w momencie ich zakończenia. Nie ma ono wpływu na stan jakości powietrza atmosferycznego (dopuszczalne normy odnoszą się do okresu roku). Należy jednak traktować je jako uciążliwość a jego skutki ograniczać przez zachowanie wysokiej kultury prowadzenia robót budowlanych. Nie ma potrzeby prowadzenia monitoringu stanu jakości powietrza atmosferycznego w trakcie budowy. Nie wnioskuję się również prowadzenia monitoringu jakości powietrza na etapie eksploatacji.

W fazie eksploatacji emisja substancji do środowiska nie spowoduje przekroczeń poziomów dopuszczalnych oraz wartości odniesienia w powietrzu na poziomie terenu. W związku z powyższym oddziaływanie inwestycji w fazie eksploatacji nie będzie wpływało negatywnie na przyrodę, ludzi, dobra materialne, dobra kultury i klimat.

b) emisja hałasu

Istotnym elementem z punktu widzenia oddziaływania akustycznego będzie etap realizacji inwestycji.

W trakcie budowy drogi w rejonie jej lokalizacji okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane będą

pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce.

Okres budowy można podzielić na następujące etapy:

- usunięcie instalacji kolidujących z przebiegiem projektowanej drogi,
- budowa obiektów inżynierskich, przygotowanie terenu pod budowę drogi,
- budowa drogi wraz z infrastrukturą,
- prace wykończeniowe.

W trakcie prac budowlanych należy spodziewać się okresowego, wzmożonego oddziaływania wibroakustycznego, spowodowanego pracą ciężkiego sprzętu i pojazdów transportujących materiały. Poziom mocy akustycznej maszyn budowlanych i drogowych wynosi zależnie od ich przeznaczenia i typu od 75 dB do 110 dB, przy czym ich uciążliwość akustyczna zależna jest od oddalenia od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Ze względu na dość znaczne oddziaływanie na klimat akustyczny otoczenia zaleca się prowadzenie prac za pomocą ciężkiego sprzętu w porze dziennej.

Ze względu na specyfikę robót drogowych każdy z wyszczególnionych etapów wiąże się z emisją hałasu do środowiska. Emisja ta będzie ściśle związana z przesuwanym się frontem robót budowlanych. Ze względu na rodzaj stosowanego sprzętu etap robót ziemnych będzie okresem największej emisji hałasu. Przykładowe poziomy hałasu emitowanego przez urządzenia i maszyny budowlane w odległości 7m od pracującego urządzenia:

Zdejmowanie warstwy glebowej przez spychacz:	87 dB(A)
Młot pneumatyczny (np. przy pracach związanych z rozbiórką elementów betonowych):	90 dB(A)
Koparka gąsienicowa:	85 dB(A)
Pojazdy ciężarowe (wywrotki, pompy betonu, gruszki do transportu betonu):	82 dB(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 (Dz. U. 2005 r. nr 263, poz. 2202). Zgodnie z powyższym rozporządzeniem moc akustyczna poszczególnych urządzeń nie powinna przekraczać:

Spycharka gąsienicowa:	104 dB(A)
Koparka kołowa, ładowarka:	104 dB(A)
Maszyny do zagęszczania, młoty pneumatyczne:	106 dB(A)

Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. 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 70m. Prace związane z przebudową drogi mają jednak charakter czasowy, a ich czas jest relatywnie krótki.

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

- zaplanować wszelkie operacje związane z użyciem sprzętu ciężkiego,
- stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym zgodnie z wymaganiami określonymi 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 (Dz. U. 2005 r. nr 263, poz. 2202 z późn. zmianami),
- czas budowy ograniczyć wyłącznie do pory dziennej,
- przestrzegać zasad wyłączania silników w czasie przerw w pracy,
- maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.

Podstawowym źródłem hałasu na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia dla szlaków komunikacyjnych jest ruch samochodowy. Jego generacja związana jest z dwoma czynnikami: pracą układu napędowego (hałas silnika) oraz oddziaływaniem opon z nawierzchnią drogi (hałas toczenia).

Funkcjonowanie inwestycji nie będzie powodować naruszenia standardów jakości środowiska określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014r. poz. 112). Należy podkreślić, że z uwagi na brak zmiany przeznaczenia przebudowywanej drogi oraz brak zmiany zagospodarowania przyległych terenów nie przewiduje się znacznego wzrostu natężenia ruchu. Wzrost natężenia ruchu związany może być jedynie ze zwiększeniem wskaźnika motoryzacyjnego. Jednakże z uwagi na poprawę płynności ruchu na przebudowywanym odcinku drogi oraz poprawę warunków ruchu (nowa nawierzchnia, ograniczenie zatrzymywania i ruszania pojazdów na skrzyżowaniach) nie nastąpi pogorszenie klimatu akustycznego.

c) odprowadzanie ścieków socjalno-bytowych

Ścieki sanitarne będą gromadzone w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i wywożone do oczyszczalni ścieków. Odpady socjalno-bytowe będą gromadzone w pojemnikach będących na wyposażeniu zaplecza budowy i wywożone na składowisko odpadów.

d) odprowadzaniem ścieków przemysłowych

nie dotyczy

e) odprowadzanie wód opadowych i roztopowych

W trakcie eksploatacji drogi powstają zanieczyszczenia mogące stanowić obciążenia dla gleb takie jak metale ciężkie, tlenki azotu, węglowodory oraz pyły. Natomiast zanieczyszczenia obciążające wody spływające z dróg to głównie: produkty ścierania opon i nawierzchni, wycieki paliwa i smarów, rozproszone w czasie transportu materiały sypkie i płynne, chemikalia do zwalczania śliskości. Zanieczyszczenie spływów opadowych z dróg zależy od wielu różnorodnych czynników, w większości o charakterze losowym, między innymi od: natężenia ruchu i rodzaju pojazdów, rodzaju nawierzchni dróg, ukształtowania poboczy, zagospodarowania drogi, pory roku, charakterystyki opasu (intensywności, czasu trwania), hydrauliki spływu po powierzchni drogi.

Wody opadowe i roztopowe z terenu przedsięwzięcia odprowadzane będą grawitacyjnie do rowów przydrożnych, stamtąd do odbiorników wód tak jak ma to miejsce dotychczas (rowów) a także do wpustów deszczowych, a następnie poprzez system kanalizacyjny do odbiornika tj. istniejących odcinków kanalizacji deszczowej. Urządzenia służące do odprowadzania i podczyszczania wód opadowych należy systematycznie poddawać konserwacji. Częstotliwość usuwania zanieczyszczeń z urządzeń ustala się na podstawie obserwacji w początkowym okresie eksploatacji. Nie należy dopuścić do przekroczenia maksymalnej możliwości magazynowej urządzenia. Dla każdego urządzenia pojemność ta jest ściśle określona przez producenta. Niezależnie od podanych zasad urządzenia należy czyścić dwa razy w roku w okresie wiosennym i jesiennym. Czyszczenie urządzeń należy zlecić firmie posiadającej odpowiednie zezwolenia na wytwarzanie, transport i odzysk (unieszkodliwianie) odpadów.

f) gospodarka odpadami

Właściwe wywiązywanie się przez wytwarzającego odpady z wszystkich wymogów, przewidzianych w (Dz. U. 2013 poz. 21) ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. zapewni zminimalizowanie szkodliwego oddziaływania wytwarzanych odpadów na środowisko, jak również ich najefektywniejsze zagospodarowanie.

Na etapie przebudowy głównym źródłem powstawania odpadów będą prace związane z przygotowaniem placu budowy (rozbiórka, wycinka drzew i krzewów, prace ziemne) oraz w mniejszym stopniu prowadzenie samych robót budowlanych. W trakcie prowadzenia prac budowlanych, na zapleczu technicznym budowy powstanie również pewna ilość odpadów komunalnych, wytworzonych w wyniku obsługi socjalno-bytowej pracowników, a także odpadów związanych z obsługą, konserwacją i utrzymaniem maszyn i urządzeń technicznych, magazynowaniem i przechowywaniem materiałów budowlanych itp.

Odpad nieszkodliwy dla środowiska, a nadający się do ponownego wykorzystania zostanie zabudowany na miejscu. Odpad nieszkodliwy dla środowiska, a nadający się do ponownego wykorzystania, jednakże bez możliwości zabudowy na miejscu, zostanie zmagazynowany na terenie bazy Zamawiającego celem jego powtórnego zagospodarowania na innym zadaniu. Odpad szkodliwy dla środowiska i nienadający się do ponownego wykorzystania zostanie przekazany odpowiednim firmom, posiadającym stosowne pozwolenia do przerobu materiału dla powtórnego wykorzystania lub unieszkodliwienia. Składowany odpad będzie składany na miejscu zabezpieczonym przed ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska poprzez składowanie go na

szczelnym, betonowym podłożu dodatkowo zabezpieczonym szczelną folią oraz z zastosowaniem przykrycia wierzchniego sterty odpadów.

Gleba urodzajna odwieziona zostanie w miejsce wskazane przez Inżyniera Kontraktu na tzw. odkład celem wbudowania w końcowych fazach realizacji inwestycji na tzw. urządzenie trawników.

Wpływ na środowisko wytwarzanych podczas realizacji inwestycji odpadów, w przypadku zorganizowania gospodarki odpadami zgodnie w wytycznymi zawartymi w przepisach ochrony środowiska, a także w warunkach właściwej organizacji prac, nie będzie znaczący i ograniczać się będzie do krótkotrwałego oddziaływania na poszczególnych odcinkach robót.

Oddziaływanie to związane będzie głównie z zajętością powierzchni ziemi w miejscach czasowego gromadzenia i deponowania odpadów i nie będzie wykraczać poza teren objęty pracami budowlanymi.

Na etapie eksploatacji drogi przewiduje się powstawanie odpadów związanych przede wszystkim z utrzymaniem drogi (szlamy i osady powstające podczas czyszczenia urządzeń podczyszczających wody opadowe, odpady z czyszczenia dróg, odpady powstające podczas prac związanych z naprawami nawierzchni, odpady masy roślinnej powstające w związku z pielęgnacją zieleni urządzonej, odpady powstające w wyniku wypadków itp.), a także z użytkowaniem infrastruktury towarzyszącej (np. odpady komunalne powstające w miejscach przewidzianych do postoju samochodów).

Oddziaływanie wytwarzanych odpadów na etapie eksploatacji inwestycji, ze względu na ograniczoną ilość źródeł ich powstawania, a także ich charakter będzie nieznaczne. Ograniczać się ono będzie głównie do bezpośredniego oddziaływania w miejscach ich gromadzenia. Wyposażenie inwestycji w odpowiednie urządzenia i infrastrukturę do gromadzenia odpadów, a także zapewnienie ich terminowego odbioru i wywozu przez uprawnione podmioty pozwoli na zminimalizowanie niekorzystnego wpływu na środowisko.

g) ochroną powierzchni ziemi

nie dotyczy

8. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wiąże się z transgranicznym oddziaływaniem na środowisko.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

1) parki narodowe;

Najbliżej położonym Parkiem Narodowym od rozpatrywanej inwestycji jest Babiogórski Park Narodowy. Przebudowa drogi powiatowej 2633S Strumień - Jasienica nie wpłynie w żaden sposób na wartości przyrodnicze, którym ochronie podlega cała przyroda oraz walory krajobrazowe na terenie Babiogórskiego Parku Narodowego.

2) rezerwaty przyrody;

W najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia brak jest takich form ochrony przyrody w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody. Rezerwat przyrody „Jaworzyna” – utworzony rozporządzeniem Nr 20/03 Wojewody Śląskiego z dnia 25 sierpnia 2003r., o powierzchni 40,03 ha usytuowany w zachodniej części Doliny Wapienicy, na północno-wschodnim zboczu Wysokiego, opadającym w kierunku zbiornika zaporowego Wielka Łąka. Celem utworzenia jest ochrona jaworzyny górskiej z miesięcznicą trwałą, kwaśnej buczyny górskiej z udziałem gatunków chronionych takich jak: podkolan biały, lilia złotogłów, parzydło leśne, widłak jałowcowaty, kopytnik pospolity, marzanka wonna. Występujące tam niektóre okazałe wiązy górskie, jawory i buki osiągają rozmiary pomnikowe. Ww. rezerwat oddalony jest w linii prostej od rozpatrywanej inwestycji o około 12 km w kierunku południowym.

Rezerwat przyrody Rotuz oddalony jest w linii prostej od rozpatrywanej inwestycji o około 6km w kierunku północno-wschodnim.

Przebudowa drogi powiatowej 2633S Strumień - Jasienica nie wpłynie w żaden sposób na ww. rezerwat przyrody.

3) parki krajobrazowe;

Najbliżej położonym parkiem od planowanego miejsca realizacji inwestycji jest Park Krajobrazowy Beskidu Śląskiego – powołany rozporządzeniem Wojewody Bielskiego nr 10/98 z dnia 16 czerwca 1998r. powierzchnia 38620 ha (w tym 2440 ha w obszarze miasta) obejmuje obszar gmin: Bielsko-Biała, Brenna, Buczkowice, Goleszów, Istebna, Jaworze, Lipowa, Milówka, Radziechowy-Wieprz, Szczyrk, Ustroń, Węgierska Górka, Wilkowice, Wisła. Otulina Parku obejmuje powierzchnię 22285ha (w tym 860ha) w obszarze miasta Bielska-Białej), której zadaniem jest zachowanie harmonijnego krajobrazu oraz zabezpieczenie Parku przed szkodliwym oddziaływaniem czynników zewnętrznych. Obszar objęto ochroną ze względu na szczególne wartości przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe Beskidu Śląskiego oraz zachowanie, popularyzację i upowszechnienie tych wartości w warunkach racjonalnego gospodarowania.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie w żaden sposób na w/w Park Krajobrazowy.

4) obszary chronionego krajobrazu;

W najbliższej okolicy planowanego przedsięwzięcia nie zidentyfikowano obszarów chronionego krajobrazu, na który realizowane przedsięwzięcie mogłoby mieć wpływ.

5) obszary Natura 2000;

Na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (jt. Dz. U. z 2015r., poz. 1651) jedną z form ochrony przyrody znajdującą się w zasięgu planowanego przedsięwzięcia jest obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Górnej Wisły PLB240001. Przedsięwzięcie na odcinku 650[m] od km 0+000 do 0+650 realizowane będzie w obszarze Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB 240001, natomiast na pozostałym terenie znajduje się w granicach obszaru. Z uwagi na zakres inwestycji nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na w/w obszar.

6) pomniki przyrody;

W najbliższej okolicy planowanego przedsięwzięcia nie zidentyfikowano pomników przyrody, na które planowane przedsięwzięcie mogłoby mieć wpływ.

7) stanowiska dokumentacyjne;

Stanowiska dokumentacyjne to niewyodrębniające się na powierzchni lub możliwe do wyodrębnienia, ważne pod względem naukowym i dydaktycznym, miejsca występowania formacji geologicznych, nagromadzeń skamieniałości lub tworów mineralnych, jaskinie lub schroniska podskalne wraz z namuliskami oraz fragmenty eksploatowanych lub nieczynnych wyrobisk powierzchniowych i podziemnych. W najbliższej okolicy planowanego przedsięwzięcia nie zidentyfikowano stanowisk dokumentacyjnych, na które planowane przedsięwzięcie mogłoby mieć wpływ.

8) użytki ekologiczne;

Użytki ekologiczne stanowią zasługujące na ochronę pozostałości ekosystemów mających znaczenie dla zachowania bioróżnorodności jak: naturalne zbiorniki wodne, śródpolne i śródleśne oczka wodne, kępy drzew i krzewów, itp. oraz stanowiska rzadkich lub chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów, ich ostoje oraz miejsca rozmnażania lub miejsca sezonowego przebywania. W najbliższym otoczeniu przedsięwzięcia brak jest takich form ochrony przyrody.

9) zespoły przyrodniczo-krajobrazowe;

Nie występują.

10) ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

Ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów obejmuje okazy gatunków oraz siedliska i ich ostoje. Ma ona na celu zapewnienie przetrwania i właściwego stanu ochrony dziko występujących na danym terenie rzadkich, endemicznych lub podatnych na zagrożenia i zagrożonych wyginięciem gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich siedlisk i ostoi, a także zachowanie różnorodności gatunkowej i genetycznej. W najbliższej okolicy planowanej do przebudowy drogi powiatowej nie zidentyfikowano obszarów podlegających ochronie gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów, na które realizacja zamierzenia mogłaby mieć wpływ.