

D E C Y Z J A

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 72 ust.1 pkt 10, art. 75 ust 1 pkt 4 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 2020r., poz. 283), §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 2019r., poz. 1839), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu Postępowania Administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2020, poz. 256) oraz art. 15zss ust. 1, pkt 6, ust. 7 ustawy z dnia 02 marca 2020r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020r., poz. 374 ze zm.)

- po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29.11.2019r.

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

u s t a l a m

Środowiskowe uwarunkowania zgodę na realizację przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze”.

Charakterystyka i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze, na terenie gminy Jasienica, na łącznej długości odcinka ok. 3,5[km]. Zakres planowanej inwestycji będzie obejmował m. in.:

- przebudowę jezdni i jej poszerzenie do 6,5[m],
- przebudowa konstrukcji nawierzchni oraz korekta geometrii na skrzyżowaniach z drogami poprzecznymi,
- budowę chodników,
- przebudowę i remont zjazdów indywidualnych, publicznych i skrzyżowań z drogami podporządkowanymi,
- budowę i przebudowę rowów drogowych, rozbiórkę i budowę przepustu na sztucznym kanale,
- budowę poboczy i bezpieczników,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowę i przebudowę oświetlenia,
- przebudowę bądź zabezpieczenie części kolidujących sieci instalacyjnych w rejonie planowanych prac.

Droga obecnie nie ma chodników, kompletnego oświetlenia, odcinkowo jest zniszczona, a rowy drogowe są zamulone. Ruch pieszcy odbywa się po jezdni lub poboczu gruntowym. Objęty planowanymi pracami odcinek drogi przebiega głównie przez tereny rolne i zabudowy jednorodzinnej zagrodowej. Ponadto, planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach obszarów Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLH 240001.

I) Warunki dotyczące ochrony środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia:

- ograniczenie prowadzenia prac budowlanych do pory dziennej,
- ograniczenie prowadzenia prac do terenów szerokości pasa drogowego,
- stosowanie sprawnego technicznie sprzętu budowlanego bez wycieków, celem uniknięcia zanieczyszczenia gruntów,
- transport sypkich materiałów budowlanych należy prowadzić wyłącznie pod przykryciem plandekami,

- składowanie materiałów sypkich wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia w ilościach niezbędnych dla zapewnienia ciągłości prac budowlanych oraz sposobu ograniczającego pylenia.
- tankowanie paliw do maszyn i urządzeń budowlanych oraz magazynowanie paliw należy wykonywać na szczelnej nawierzchni,
- na etapie budowy w sytuacjach awaryjnych (np. wyciek paliwa, oleju) należy podjąć niezwłoczne działania mające na celu zapobieganie przenikaniu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych (np. przez unieszkodliwienie wycieku za pomocą odpowiednich sorbentów),
- należy zapewnić prawidłową gospodarkę odpadami poprzez ich selektywne magazynowanie w wyznaczonym i utwardzonym miejscu.
- podczas prowadzenia robót drzewa znajdujące się w pobliżu inwestycji należy zabezpieczyć matami ochronnymi przed ich uszkodzeniem,
- prowadzenie robót w pobliżu drzew oraz brył korzeniowych sposobem ręcznym,
- wycinkę drzew należy ograniczyć do niezbędnego minimum i możliwie przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków,
- zabezpieczenie wykopów przed dostępem zwierząt np. przez zastosowanie ogrodzeń tymczasowych (siatek),
- w przypadku konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe należy prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum należy ograniczyć czas odwadniania wykopów; ograniczyć wpływ prac do terenu działki inwestycyjnej; wody z odwadniania należy odprowadzać w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, a w szczególności kierunku odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
- kontrola terenu budowy, przed rozpoczęciem robót, pod kątem obecności zwierząt oraz zapewnienie im możliwości ucieczki,
- w przypadku przedostania się zwierząt na teren robót, zostaną one przeniesione poza rejon prac do miejsca o sprzyjających im warunkach siedliskowych,
- zorganizowanie zaplecza sanitarnego dla pracowników budowy,
- zapewnienie prawidłowej gospodarki odpadami poprzez ich selektywne magazynowanie w wyznaczonym miejscu, następnie przekazywanie uprawnionym podmiotom zewnętrznym.
- teren przekształconego gruntu w obrębie planowanej inwestycji należy przywrócić do stanu użytkowego i obsiać trawą.

II) Warunki 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 podczyszczania wód opadowych (osadniki przy wpustach deszczowych) należy poddawać pracom konserwacyjnym, bez powodowania uciążliwości dla użytkowników drogi.
- na wykonanie urządzeń wodnych oraz odprowadzenie wód opadowych i roztopowych należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne jeżeli ustawa nie stanowi inaczej stosownie do art. 389 Ustawy Prawo wodne (Dz. U. z 2018r., poz. 2268).

III) Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

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

IV) Wymogi w zakresie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

- zakres przedsięwzięcia nie będzie oddziałował transgranicznie na środowisko.

V) Wymogi w zakresie ograniczonego użytkowania:

- inwestycja nie wymaga konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VI) 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 04.12.2019r. pełnomocnik Inwestora Pan Jacek Gawron – reprezentujący Biuro Projektów Drogowych z siedzibą 43-392 Międzyrzecze Górne 496/2, wystąpiła do tut. Urzędu z wnioskiem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze”.

Wnioskodawca zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dołączył do w/w wniosku:

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

W dniu 09.12.2019r. Wójt Gminy Jasienica zgodnie z art. 49 § 1, 61 § 1 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. na każdym stadium prowadzonego postępowania 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 w Katowicach, Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku-Białej.

Biorąc pod uwagę powyższe, tut. organ skierował pismo z dnia 09.12.2019r. znak. GKOŚ.6220.11.2019 o wydanie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do w/w organów opiniujących.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach pismem z dnia 10.01.2020r. znak. WOOŚ.4220.686.2019.AM.2 wezwał Inwestora do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia karty informacyjnej dotyczącej realizacji przedsięwzięcia.

W dniu 30.01.2020r. pełnomocnik Inwestora Pan Jacek Gawron przedłożyła w tut. Urzędzie wyjaśnienia dotyczące informacji zawartych w karcie informacyjnej, które następnie przekazano do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach.

Na w/w wystąpienia uzyskano opinię:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 14.02.2020r. znak. WOOŚ.4220.686.2019.AM.3, o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze”.
- opinię Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Zarządu Zlewni w Katowicach z dnia 15.04.2020r. znak. GL.ZZŚ.2.435.309.2019.MRW o braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze”.
- opinię sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bielsku-Białej z dnia 24.12.2019r. znak. ONS-ZNS.512.69.2019 o braku konieczności przeprowadzenia oceny

oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze”.

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 2020r. poz. 283), 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.

W świetle rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09.11.2010r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839) planowane przedsięwzięcie zostało zaliczone do inwestycji, mogących wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - § 3, ust.1, pkt. 60.

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. zmieniająca 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 2019r., poz. 1839), 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 ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020r, poz. 283), 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 (Dz. U. z 2020r., poz. 55) 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 skalę 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).

Po dokonanej analizie wniosku oraz uwzględniając uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 w/w ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ustalono, że przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze”. Teren planowanej inwestycji zlokalizowany jest w północnej części Gminy Jasienica, w obszarze

ograniczonym terenami rolnymi i zabudowy jednorodzinnej zagrodowej. Droga powiatowa nr 4424S w zakresie inwestycji leży na granicy sołectw Międzyrzecze Górne i Międzyrzecze Dolne oraz przebiega przez sołectwo Rudzica. Przedmiotowa droga powiatowa posiada przekrój drogowy jednojezdniowy, szerokości ok. 5,5 – 6,0m, nawierzchnię z asfaltobetonu oraz pobocza gruntowe. Inwestycja obejmuje przebudowę drogi po istniejącym śladzie na odcinku ok. 3,5km, z poszerzeniem jezdni do 6,5m i przebudową konstrukcji nawierzchni oraz korektą geometrii na skrzyżowaniach z drogami poprzecznymi, budowę chodników wzdłuż przebudowywanej jezdni na odcinku ok. 3,0km; w miarę możliwości korektę parametrów geometrycznych trasy i niwelety drogi; przebudowę/rozbiórkę i budowę rowów drogowych trawiastych odcinkowo umocnionych oraz zarurowanych na szerokości zjazdów; budowę kanalizacji deszczowej na odcinku ok. 3,0km, zakończonej wylotami do rowów i kanału; budowę/przebudowę oświetlenia drogi na odcinku ok. 7,0km; budowę pobocza utwardzonego długości ok. 0,9km; budowę kanału technologicznego o długości ok. 3,5km; rozbiórkę i przebudowę przepustu w km około 0+424 na sztucznym kanale wraz z umocnieniem wlotu i wylotu z przepustu na długości ok. 10m; remonty, zabezpieczenie lub przebudowę istniejącej infrastruktury; przebudowę zjazdów indywidualnych, publicznych oraz wlotów skrzyżowań z drogami podporządkowanymi; wykonanie oznakowania oraz elementów bezpieczeństwa ruchu.

W ramach realizacji przedsięwzięcia będzie miała miejsce wycinka drzew ok. 320szt. oraz krzewów ok. 170m², która zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków. Zgodnie z zapisami karty informacyjnej ilość usuwanych drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum w liniach rozgraniczających pas drogowy z wykluczeniem ingerencji w sąsiadujące z przebudowywanym odcinkiem drogi, tereny leśne. W ramach uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia, została przeprowadzona wstępna inwentaryzacja zadrzewienia i nie stwierdzono występowania miejsc lęgowych ptaków oraz chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów. W przypadku stwierdzenia konieczności przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków przewidziano udział nadzoru ornitologicznego.

Realizacja przedsięwzięcia będzie miała miejsce w wyznaczonym obszarze Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLH 240001. Z informacji zawartych w karcie informacyjnej wynika, że wycinka drzew zostanie ograniczona do niezbędnego minimum w liniach rozgraniczających pas drogowy. Wycinka będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków. Zgodnie z uzupełnieniem karty informacyjnej przedsięwzięcia, przeprowadzono wstępną inwentaryzację drzew przeznaczonych do usunięcia i nie stwierdzono miejsc lęgowych ptaków oraz chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów. W przypadku konieczności usuwania drzew w okresie lęgowym, przewidziano udział nadzoru ornitologicznego. Należy zaznaczyć, iż działania mogące przyczynić się do: zniszczenia siedlisk i ostoi gatunków chronionych, będących miejscem ich rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji i żerowania, umyślnego przemieszczania z miejsc regularnego przebywania na inne miejsca możliwe są po uzyskaniu dodatkowego zezwolenia, o którym mowa w art. 56 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55), na odstępstwo od zakazów wymienionych w art. 52 ust. 1 pkt 7 i 15 tejże ustawy, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą lub częściową. Ustawa ta reguluje również kwestię zezwoleń na usunięcie drzew lub krzewów. Zgodnie z art. 82 a) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody, wszystkie drzewa zlokalizowane w rejonie prowadzonych robót, a nie podlegające wycinie należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi. Planowana wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, z wykluczeniem ingerencji w sąsiadujące z przebudowywanym odcinkiem drogi, tereny leśne.

Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla środowiska naturalnego. Przebudowa istniejącej drogi spowoduje poprawę stanu technicznego i poprawę warunków dla jej użytkowników. Po przebudowie droga będzie miała odcinkowo nowe odwodnienie w postaci kanalizacji deszczowej, w miejscach gdzie przewiduje się budowę chodników. Poza odcinkami kanalizacji deszczowej odwodnienie zapewnione zostanie przez rowy drogowe wzdłuż przebudowywanej jezdni. Istniejący przepust okularowy w km 0+424 na sztucznym kanale zostanie rozebrany, a w jego miejsce zostanie wykonany nowy o przekroju ramowym. Wody opadowe z powierzchni utwardzonych odprowadzone będą poprzez odpowiednie

spadki poprzeczne i podłużne oraz wpusty deszczowe do projektowanej kanalizacji deszczowej oraz do rowów przydrożnych. Powyższe rozwiązania pozwolą na ograniczenie oddziaływania przedsięwzięcia na stan środowiska gruntowo-wodnego.

Wykonanie nowej nawierzchni pozwoli na zwiększenie płynności ruchu, co pozytywnie wpłynie na klimat akustyczny i stan powietrza naturalnego terenów sąsiadujących.

Po dokonanej analizie karty informacyjnej dołączonej do wniosku Inwestora o planowanym przedsięwzięciu oraz kierując się rodzajem i skalą jego oddziaływania, uzgodnieniami organów opiniujących, powiązaniem 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 2020r., poz. 283) biorąc pod uwagę, że:

- przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie odcinka istniejącej drogi powiatowej 4424 S relacji „Rudzica – Międzyrzecze” i usytuowane będzie w istniejącym pasie drogowym, a sama jezdnia pozostanie w śladzie istniejącej jezdni,
- planowana przebudowa drogi ma na celu poprawę warunków bezpieczeństwa oraz płynności ruchu na analizowanym odcinku drogi, z uwzględnieniem skrzyżowań z ulicami poprzecznymi. Inwestycja umożliwi także bezpieczne poruszanie się pieszych oraz rowerzystów,
- na etapie realizacji przedsięwzięcia przewidziano szereg rozwiązań chroniących środowisko,
- na podstawie Zarządzenia Nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB 240001 stwierdzono, że realizacja przedmiotowego zamierzenia nie będzie generowała zidentyfikowanych zagrożeń oraz nie wpłynie na możliwości realizacji zaplanowanych działań ochronnych z uwagi na swój zakres i brak ingerencji w stawy wodne oraz lokalizację poza ciekami naturalnymi, terenami podmokłymi, stawami i innymi zastoiskami wodnymi,
- nie przewiduje się by przedsięwzięcie miało negatywny wpływ na funkcjonalność korytarza ekologicznego Dolina Górnej Wisły w rejonie, którego będzie realizowane,
- nie będzie występować ryzyko oddziaływań transgranicznych z uwagi na odległość terenu inwestycji od granic państwa (ok. 25 km) oraz zasięg jej oddziaływania,

Po dokonanej analizie przedsięwzięcia oraz zajęte stanowiska przez organy opiniujące stwierdzono, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze”.

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

Przed wydaniem niniejszej decyzji Wójt Gminy Jasienica obwieszczeniem z dnia 23 kwietnia 2020r. powiadomił strony postępowania, że został zebrany w całości materiał dowodowy zawierający uzgodnienia, opinie oraz wyjaśnienia niezbędne do wydania przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze”. W określonym terminie 14 dni od daty zamieszczenia i wywieszenia ogłoszenia nie zostały stwierdzone oraz odnotowane uwagi stron postępowania.

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.

Zgodnie z art. 15zss ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 02 marca 2020r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych

innych ustaw (Dz. U. z 2020r., poz. 374 ze zm.) w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii ogłoszonego z powodu COVID-19 bieg przewidzianych terminów procesowych i sądowych w postępowaniach administracyjnych – nie rozpoczyna się, a rozpoczęty ulega zawieszeniu na ten okres. W związku z powyższym zawieszeniu ulega również bieg terminu na wniesienie odwołania od decyzji. Wszystkie czynności procesowe dokonywane w toku postępowania administracyjnego mogą zostać dopełnione po tym okresie. Jednakże zgodnie z art. 15zżs ust. 7 w/w ustawy czynności dokonane w okresie stanu epidemicznego lub epidemii – między innymi w postępowaniach administracyjnych – są skuteczne.

Zgodnie z pkt 45 część I ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowe (j.t. Dz. U. z 2019r. poz. 1000) pobrano opłatę skarbową w wysokości 205zł za dokonanie czynności urzędowej.

Załącznik decyzji - charakterystyka przedsięwzięcia

Z up. Wójta
ZASTĘPCA WÓJTA
Krzysztof Wierczak

Otrzymują:

1. mila Projekt - Biuro Projektów Drogowych
Jacek Gawron – pełnomocnik
43-392 Międzyrzecze Górne 496/2
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. BIP UG Jasienica
4. GKOŚ a/a (Ł.N.)

Załącznik do Decyzji znak GKOS 6220.11.2019
z dnia 16.05.2019r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

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

Pełnomocnik: Jacek Gawron
mila Projekt - Biuro Projektów Drogowych
43-392 Międzyrzecze Górne 496/2

Rodzaj przedsięwzięcia: „Przebudowa drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze”.

Usytuowanie przedsięwzięcia:

Jednostka ewid. 240205_2 Jasienica;
obręb: 0011 Międzyrzecze Górne; 0010 Międzyrzecze Dolne; 0013 Rudzica
13, 53, 1777/3, 1777/1,
11/2, 11/1, 11/7, 11/6, 11/5, 11/4, 11/3, 9/2, 9/1, 8, 7, 6/2, 6/1, 5/1, 5/2, 4, 3, 2, 1/10, 1/11, 1/9, 1/8, 1/7, 1/2, 1/6,
1/13, 1/12, 453, 140/6, 140/5, 140/4, 140/3, 144, 140/9, 139, 1782, 600/26, 600/25, 600/38, 600/39, 1880,
600/31, 600/32, 600/24, 600/23, 1781, 832/32, 832/33, 832/45, 832/42, 832/40, 832/14, 828, 826/9, 826/1,
826/8, 826/7, 872/1, 1789, 875/1, 875/5, 874/6, 875/4, 912/6, 912/7, 912/1, 912/5, 912/4, 1791, 946/6, 946/15,
946/14, 946/10, 946/17, 944, 932/8, 932/7, 2024, 932/9, 943/14, 943/3, 943/4, 943/15, 979/1, 979/2, 980/38,
980/42, 980/39, 980/48, 980/47, 1800/1, 992/43, 2059,
102/1, 14/1, 15, 14/2, 17/2, 19/2, 21/2, 21/1, 22, 23, 24/1, 24/2, 26, 27/5, 27/4, 27/3, 35/4, 35/11, 35/3, 35/2,
35/5, 37/4, 37/3, 37/6, 37/5, 38, 40/3, 40/2, 42/1, 41/6, 42/2, 46, 47/1, 48/1, 49/2, 49/7, 49/1, 35/28, 35/27,
35/24, 35/21, 52/9, 52/4, 1935, 598/5, 595/10, 595/9, 1776, 2920/6, 2920/5, 2920/4, 2920/3, 2920/2, 2920/1,
591/3, 591/1, 834/8, 834/10, 834/9, 834/3, 834/7, 834/16, 834/15, 834/12, 834/11, 867, 868, 869, 879/1, 878/3,
878/10, 878/9, 878/8, 878/7, 904/4, 904/6, 904/5, 904/1, 903/2, 905/5, 905/3, 905/2, 905/1, 905/7, 906, 947/3,
947/2, 947/1, 1829/3, 967/4, 967/3, 967/2, 967/1, 972/25, 972/26, 972/20, 977/11, 977/23, 977/22, 977/21,
977/25, 977/24, 977/18, 1828/1.

1. Rodzaj, skala przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polegało będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 4424S Rudzica – Międzyrzecze na odcinku od ul. Ligockiej do ul. Strumieńskiej po istniejącym śladzie w liniach rozgraniczających pas drogowy drogi powiatowej (zgodnie z MPZP). Przebudowa układu drogowego będzie polegać głównie na nieznacznym poszerzeniu (z około 5,5-6,0m do 6,5m) i wymianie konstrukcji jezdni. Zakres prac obejmował będzie część drogową oraz część dotyczącą infrastruktury około drogowej. W części drogowej, oprócz przebudowy jezdni przewidują się także budowę chodników, przebudowę i remont zjazdów indywidualnych, publicznych i skrzyżowań z drogami podporządkowanymi, budowę i przebudowę rowów drogowych, rozbiórkę i budowę przepustu na sztucznym kanale, budowę poboczy, bezpieczników. Część dotycząca infrastruktury około drogowej przewiduje budowę kanalizacji deszczowej, budowę i przebudowę oświetlenia, przebudowę bądź zabezpieczenie części kolidujących sieci instalacyjnych w rejonie planowanych prac.

Dodatkowo przeprowadzona zostanie przebudowa zjazdów do posesji, budowa poboczy oraz bezpieczników, poprawiona zostanie organizacja ruchu wraz z elementami bezpieczeństwa ruchu. Po przebudowie droga posiadać będzie odcinkowo nowe odwodnienie w postaci kanalizacji deszczowej w miejscach gdzie przewiduje się budowę chodników. Poza odcinkami kanalizacji deszczowej odwodnienie zapewnione zostanie przez przebudowywane, likwidowane i budowane rowy drogowe wzdłuż przebudowanej jezdni. Istniejący przepust "okularowy" w km 0+424 na sztucznym kanale zostanie rozebrany a w jego

miejsu zostanie wybudowany nowy o przekroju ramowym, wlot i wylot z przepustu zostanie umocniony na łącznej długości około 10m.

Projekt przewiduje również budowę/przebudowę oświetlenia ulicy, przebudowę/zabezpieczenie urządzeń podziemnych (instalacje sieciowe) na odcinkach kolizji z poszerzaną jezdnią.

Zakres przedmiotowej inwestycji obejmuje:

- przebudowę drogi powiatowej nr 4424 S Rudzica – Międzyrzecze na odcinku około 3,5km polegającą na przebudowie konstrukcji nawierzchni i poszerzeniu jezdni do 6,5m,
- przebudowę konstrukcji nawierzchni oraz korekta geometrii na skrzyżowaniach z drogami poprzecznymi,
- budowę chodników wzdłuż przebudowywanej jezdni na odcinku około 3,0km,
- w miarę możliwości terenowych, korektę parametrów geometrycznych trasy i niwelety drogi (zastosowanie normatywnych spadków poprzecznych i przechyłek na łukach),
- przebudowę / rozbiórkę i budowę rowów drogowych trawiastych, odcinkowo umocnionych oraz zarurowanych na szerokości zjazdów,
- wycinkę drzew ok. 320szt oraz krzewów ok. 170m²,
- budowa kanalizacji deszczowej na odcinku około 3,0km, zakończonej wylotami do rowów i kanału,
- budowa/przebudowa oświetlenia drogi na odcinku około 0,7km
- budowa pobocza utwardzonego o długości około 0,9km
- budowa kanału technologicznego (pod przyszłe kable teletechniczne) o długości około 3,5km
- rozbiórkę i budowę przepustu w km około 0+424 na sztucznym kanale wraz z umocnieniem wlotu i wylotu z przepustu na dł. około 10m,
- remonty, zabezpieczenie lub przebudowę istniejącej infrastruktury (instalacje sieciowe wraz z przyłączami do budynków)
- przebudowę zjazdów indywidualnych, publicznych oraz wlotów skrzyżowań z drogami podporządkowanymi,
- wykonanie oznakowania oraz elementów bezpieczeństwa ruchu;

W związku z realizacją zamierzenia, przewiduje się konieczność usunięcia części zieleni wysokiej (drzew i krzewów) rosnącej w bezpośredniej bliskości obecnego śladu drogi. Na potrzeby zadania opracowana zostanie inwentaryzacja zieleni, na podstawie której określona zostanie liczba, gatunki i wielkość drzew przewidzianych do wycinki.

Okres realizacji całej inwestycji szacuje się na jeden rok. Prace prowadzone będą etapowo zgodnie z przyjętym harmonogramem robót. Do realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystany zostanie typowy sprzęt budowlano-drogowy (piły i frezarki do asfaltu, ciężarówki dowożące materiały, rozścielarki asfaltu, walce itp.).

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

Powierzchnia terenu objętego wnioskiem wynosi około 4,8 ha (zajęcie stałe + zajęcie czasowe pod przebudowę infrastruktury około drogowej), natomiast roboty budowlane planowane są na terenie o powierzchni około 4,6 ha (zajętość terenu pod jezdnie, pobocza, chodniki, zjazdy, rowy itp).

Planowane przedsięwzięcie, polegające na przebudowie przedmiotowej drogi powiatowej, realizowane będzie po śladzie istniejącej drogi. W związku z tym w stosunku do stanu aktualnego nie nastąpią znaczące zmiany w użytkowaniu i ukształtowaniu terenu – w dalszym ciągu będzie to droga. Zmianie ulegnie szerokość drogi (planuje się jej ujednolicenie). Planuje się dodatkowo budowę oświetlenia, kanalizacji deszczowej oraz przebudowę kolidujących instalacji sieciowych z projektowaną drogą. Obszar objęty opracowaniem jest w przeważającej części już zagospodarowany. Oprócz ścisłego pasa drogowego, znajdują się tu: zabudowa jednorodzinna zagrodowa, pola oraz zieleń przydrożna.

3. Rodzaj technologii.

Przedmiotowa inwestycja – przebudowa istniejącego odcinka drogi, zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami prawa budowlanego. Wszystkie materiały wykorzystywane do budowy będą posiadały dopuszczenie do stosowania w budownictwie oraz będą posiadać wymagane certyfikaty lub atesty.

Konstrukcja nawierzchni jezdni dla kategorii ruchu KR3 – przyjęta zostanie na podstawie badań geotechnicznych, pomiarów ruchu i obliczeń.

Przykładowa konstrukcja jezdni to:

Warstwa ścieralna z SMA11 gr. 4cm

Warstwa wiążąca z AC16W gr. 6cm

Warstwa podbudowy z AC 22P gr. 10cm

warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej C90/3 z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie o grubości 20cm CBR > 80%

warstwa ulepszonego podłoża – stabilizacja istniejącego gruntu spoiwem hydraulicznym na głębokość min 40cm.

Skrzyżowania, zjazdy – przewidziano regulację wysokościową istniejących skrzyżowań i zjazdów z drogi wraz z korektą geometrii. Szerokość poszczególnych zjazdów dostosowana zostanie do parametrów bram oraz wejść indywidualnych. Możliwe jest rozróżnienie kolorystyczne zjazdów od chodników.

Odwodnienie – zaplanowano budowę nowej kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód poprzez wyloty do istniejących rowów i kanałów.

Oświetlenie - przewiduje się przebudowę/budowę oświetlenia ulicy, zabezpieczenie lub przebudowę kolidującego z planowanymi pracami uzbrojenia terenu w niezbędnym zakresie.

4. Warianty przedsięwzięcia.

Wariant niepodjęcia przedsięwzięcia to zaniechanie działań przebudowy. Wiązałoby się to z dalszym pogarszaniem stanu nawierzchni – pojawianiu się coraz większej ilości ubytków, nierówności podłużnych i poprzecznych, przez co zwiększało by to potencjalne zagrożenie na drodze. 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, emisję szkodliwych substancji do powietrza atmosferycznego, jednak patrząc na całość przedsięwzięcia i jego zalety po oddaniu przeznaczonej do przebudowy drogi do ruchu, wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia jest wariantem znacznie mniej korzystnym dla środowiska.

Wariantem przyjętym do realizacji jest wariant obejmujący przebudowę przedmiotowej drogi, przedsięwzięcie realizowane będzie po śladzie istniejącej drogi. Przewiduje się również uregulowanie gospodarki wodami opadowymi poprzez zaprojektowany system odwodnienia.

Głównym celem realizacji tego zamierzenia inwestycyjnego jest zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi, tj. kierowców, pieszych, rowerzystów oraz właścicieli posesji zlokalizowanych wzdłuż drogi. Ze względu na przylegającą do drogi zabudowę oraz istniejący pas drogowy, nie rozpatrywano innego wariantu lokalizacyjnego.

Przyjęty do realizacji wariant technologiczny, jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym w tego typu inwestycjach, gwarantuje niewielką uciążliwość podczas realizacji i długą trwałość wykonanego obiektu

(przyjęte nawierzchnie dróg). Dlatego też nie przewiduje się rozpatrywania innych wariantów technologicznych dla realizacji drogi.

Prace związane z budową analizowanego przedsięwzięcia wykonane będą w oparciu o typowe technologie stosowane w budownictwie drogowym.

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

Etap realizacji – do realizacji całego przedsięwzięcia wymagane będzie zużycie określonej ilości surowców mineralnych, materiałów, paliw oraz energii. Realizacja części drogowej wymagać będzie wykorzystania znacznych ilości surowców mineralnych takich jak piasek, kruszywo, tłuczeń, oraz surowców bitumicznych takich jak masa asfaltowa do wykonania nawierzchni. Stosowane maszyny budowlane (koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki) pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Realizacja przedsięwzięcia związana będzie z niewielkim poborem wody wykorzystywanej do prac budowlanych oraz na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników.

W oparciu o zakres projektowanych prac przewiduje się wykorzystanie następujących materiałów, surowców itp.:

warstwy bitumicznej	około 23000m ²
naw. z kostki brukowej	około 9000m ² ;
warstwy podbudowy z kruszyw	około 64000 m ² ;
wody kilkanaście do maksymalnie kilkudziesięciu m ³ na cały okres budowy;	
energii elektrycznej kilka do kilkudziesięciu MW na cały okres budowy;	
paliwa (oleju napędowego) kilkaset litrów;	

Etap eksploatacji drogi nie będzie związany z zużyciem wody, surowców, materiałów, paliw. W przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji drogi, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych surowców.

W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu, oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania drogi.

6. Rozwiązania chroniące środowisko przyrodnicze.

Na etapie realizacji przebudowy przedmiotowej drogi nie przewiduje się zastosowania specjalnych, technicznych rozwiązań chroniących środowisko. Zastosowane na tym etapie zabiegi będą miały charakter organizacyjny. Przewiduje się następujące działania mające na celu ograniczenie lub zapobieżenie negatywnym oddziaływaniom realizacji inwestycji:

- minimalizowanie zakresu robót ziemnych, poprzez naruszenie wierzchniej warstwy ziemi tylko tam, gdzie jest to rzeczywiście konieczne oraz ograniczenie wycinki zieleni do niezbędnego minimum (w liniach rozgraniczających pas drogowy z jednoczesnym chronieniem systemu korzeniowego drzew położonych najbliżej budowanego układu drogowego);
- kontrolowanie na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie i stosowanie maszyn o korzystnych właściwościach akustycznych;
- prace budowlane ograniczyć do pory dziennej tj. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰;
- maksymalne skrócenie czasu robót, poprzez sprawne prowadzenie prac budowlanych;
- ograniczenie szerokości pasa terenu zajętego w trakcie budowy, poprzez oszczędne korzystanie z terenu;
- ograniczenie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem placu budowy, poprzez odpowiednią organizację pracy (całe zaplecze techniczne zlokalizowane zostanie w pasie drogowym i systematycznie wraz z postępem frontu robót będzie się przemieszczać, bez konieczności tworzenia placu budowy poza pasem drogowym);
- wyeliminowanie możliwości niekontrolowanych zrzutów ścieków i odpadów do cieków powierzchniowych w trakcie prowadzenia prac budowlanych (odpowiednie zabezpieczenie cieków wodnych podczas przebudowy np. przepustów przed możliwością zanieczyszczenia gruzem, asfaltem lub innymi odpadami);
- zabezpieczenie zdjętej warstwy humusu (do wykorzystania w końcowym etapie budowy – przy ukształtowaniu skarp) i odtworzeniu przydrożnej zieleni (obsianie trawą)

- zapewnienie mieszkańcom posesji, leżących przy przedmiotowej drodze możliwość komunikacji.

Wpływ przedsięwzięcia w okresie jego realizacji na istniejące ekosystemy oraz na czystość wód ograniczany będzie poprzez:

- minimalizowanie robót ziemnych poprzez wykonanie wykopów wąsko przestrzennych pod przyszłą kanalizację deszczową oraz stosowanie deskowania systemowego przy ich wykonywaniu,
- minimalizowanie wycinki drzew poprzez zaprojektowanie trasy i urządzeń z uwzględnieniem istniejącego drzewostanu,
- prowadzenie robót w pobliżu drzew oraz bryły korzeniowej sposobem ręcznym,
- zabezpieczenie drzew przed uszkodzeniem podczas robót.

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

a. Emisja hałasu

Faza realizacji

Etap realizacji inwestycji związany będzie ze specyficzną emisją hałasu. Emisja hałasu powodowana będzie pracą typowego sprzętu budowlanego, np.: samochodów ciężarowych, koparek, spycharek oraz specjalistycznych maszyn związanych z budownictwem drogowym, służących do wymiany starej nawierzchni (frezarki i piły do asfaltu, młoty pneumatyczne) oraz rozścielania asfaltu i jego zagęszczania (walce) wykorzystywanych standardowo podczas remontów lub przebudowy dróg. Spodziewany poziom hałasu podczas przebudowy przedmiotowej drogi, może być lokalnie wyższy niż podczas jej normalnej eksploatacji. Hałas ten będzie ściśle zlokalizowany w rejonie aktualnego frontu prowadzonych prac, ponadto będzie ograniczony w czasie do okresu realizacji przedsięwzięcia. Dodatkowo, intensywność prac i jednocześnie emisja hałasu będzie zmienna w przestrzeni i będzie przesuwiała się systematycznie wraz z zasadniczym frontem robót. Po zakończeniu realizacji uciążliwości związane z pracami budowlanymi ustaną.

Faza eksploatacji

Emisja hałasu z drogi zależy w pierwszym rzędzie od natężenia ruchu pojazdów, ale także od udziału pojazdów ciężkich w ruchu drogowym, prędkości przejazdu, stanu technicznego pojazdów i drogi.

Uwarunkowania wynikające z zagospodarowania terenu:

Dopuszczalne poziomy hałasu ze źródeł drogowych dla terenów zabudowy określone są na 60 dB dla pory dnia i 50 dB dla pory nocy.

Dopuszczalne poziomy hałasu dotyczą czasów odniesienia wynoszących 16 godzin dla pory dnia i 8 godzin dla pory nocy.

Podstawowymi źródłami hałasu w ruchu drogowym są silniki pojazdów poruszających się po drodze oraz toczenie kół po nawierzchni drogi. W przypadku starszych samochodów dochodzą do tego dźwięki związane z drganiami elementów konstrukcyjnych pojazdu. W przypadku samochodów ciężarowych mogą pojawiać się dodatkowe dźwięki związane z drganiami przewożonego ładunku. Wraz ze wzrostem prędkości pojazdu rośnie również poziom emisji hałasu, jaki jest wprowadzany do środowiska.

Poziomy dźwięku, których źródłem są środki komunikacji drogowej wynoszą w typowych warunkach jazdy od 75 do 95 dB. W odniesieniu do poszczególnych kategorii pojazdów. Szacuje się, że przy zaobserwowanym natężeniu ruchu i przyjętych dopuszczalnych poziomach hałasu, oddziaływanie akustyczne drogi nie będzie stanowiło źródła uciążliwości dla mieszkańców pobliskich budynków, a izofony dopuszczalnych poziomów nie wykrócą poza pas drogowy.

b. Emisja zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza

Faza realizacji

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.

Na obecnym etapie nie jest jeszcze znany dokładny harmonogram prac budowlanych, emisje zanieczyszczeń w fazie budowy, można jedynie oszacować zakładając następujące dane:

- łączny czas prac wszystkich maszyn napędzanych silnikami spalinowymi – 500 godzin;
- średnie zużycie oleju napędowego – 12 dm³/h;

Faza eksploatacji

Biorąc pod uwagę obecną funkcję przedmiotowego układu drogowego, jak i zakres planowanej inwestycji, można stwierdzić, że nie nastąpi zasadnicza zmiana w zakresie natężenia i struktury ruchu pojazdów. Istniejąca droga posiada małe natężenie ruchu (przeważa dojazd do posesji oraz ruch lokalny). Obecnie droga nie stanowi źródła ponadnormatywnej uciążliwości do powietrza. Prognozowana ilość pojazdów poruszających się po niej również nie wpłynie na pogorszenie stanu zanieczyszczenia powietrza tego rejonu (szacuje się, iż w wyniku poprawy stanu nawierzchni natężenie ruchu może się zwiększyć o 5-10%).

Analizowany odcinek drogi stanowi źródło zanieczyszczeń do powietrza w wyniku emisji niezorganizowanej pochodzącej z ruchu pojazdów. Wielkość emisji niezorganizowanej ze źródeł motoryzacyjnych zależna będzie w głównej mierze od natężenia ruchu, jego struktury oraz czasu emisji. Ważnym elementem ograniczającym emisję zanieczyszczeń są poprawne rozwiązania układu komunikacyjnego pozwalające na płynną jazdę z optymalną prędkością, co z pewnością zostanie osiągnięte po zrealizowaniu analizowanej inwestycji.

c. Emisja odpadów

Faza realizacji

Na etapie budowy powstawać będą odpady, które według rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 roku (Dz. U. Nr 112, poz. 1206) w sprawie katalogu odpadów, można zakwalifikować do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Ze względu na brak szczegółowego bilansu masowego na obecnym etapie uzgadniania przedsięwzięcia, nie ma możliwości podania dokładnych ilości poszczególnych rodzajów odpadów ani ich sumarycznej wielkości. Poniżej jedynie podano rodzaj i szacowane wielkości odpadów, które mogą powstać przez cały okres prowadzenia budowy:

17 01 01 – odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	(do 1,5 Mg),
17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	(do 10,0 Mg),
17 04 07 - mieszaniny metali	(do 0,5 Mg),
17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	(do 5,0 Mg),
17 09 04 – zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	(do 4,0 Mg).

Etap budowy jest również związany z wytwarzaniem odpadów typu komunalnego (20 03 01) na zapleczu budowy. Wszystkie odpady zbierane będą na placu budowy w sposób selektywny. Odpady stanowiące surowce wtórne przekazane będą firmą posiadającym stosowne pozwolenia na prowadzenie odzysku. Pozostałe odpady przekazane będą na miejskie składowisko odpadów.

Faza eksploatacji

Źródłem emisji odpadów na tym etapie będą prace porządkowe: czyszczenie ulic, zbieranie śmieci wyrzuconych na drogę i pobocze. Odpady te (zgodnie z katalogiem odpadów) można zaklasyfikować do kodu 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów. Ilość powstających odpadów może sięgać maksymalnie do 1 Mg/rok. Odpady te usuwane będą z miejsc powstawania przez służby komunalne zajmujące się utrzymaniem czystości na drogach. Dodatkową grupą będą odpady powstające w wyniku zabiegów pielęgnacyjnych (koszenie trawy na poboczach, w rowach) powstaną odpady, które należy przekazać na składowisko odpadów komunalnych.

Ponadto na etapie eksploatacji powstaną także odpady pochodzące z drobnych, bieżących napraw jezdni (głównie po okresie zimowym), jako 17 03 02 – odpady asfaltów, smoł i produktów smołowych w ilości około 0,2 Mg/rok.

Sposób postępowania z odpadami powinien być zgodny z wymaganiami określonymi w ustawie o odpadach.

d. Emisja ścieków

Faza realizacji

W czasie przebudowy analizowanej drogi nie będą powstawały ścieki technologiczne.

Etap ten może być związany jedynie z powstawaniem niewielkiej ilości ścieków socjalno-bytowych. Wszelkie potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy będą zabezpieczone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych bądź na terenie baz ekip prowadzących budowę. Ilość ścieków można oszacować na co najwyżej kilkanaście m³ na cały czas prowadzenia prac. Ścieki z urządzeń przenośnych odbierane będą przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenie i przekazywane na oczyszczalnię ścieków. Ilość ścieków na tym etapie (wielkość emisji) można oszacować, na co najwyżej kilkanaście m³ na cały okres prowadzenia prac budowlanych.

Faza eksploatacji

Źródłem emisji ścieków będą wody opadowe ze szczelnej nawierzchni drogowej. Spływ wód opadowych z drogi może mieć charakter silnie zanieczyszczonych ścieków, tzw. opadowych, w szczególności po dłuższym okresie pogody suchej, wskutek dużej akumulacji zanieczyszczeń na powierzchni i w śniegu gromadzonym na poboczach. Ilość zgromadzonych substancji zanieczyszczających zależy ściśle od natężenia ruchu pojazdów na drodze. Dodatkowo, w okresie zimowym na drogach mogą być stosowane środki przeciwdziałające śliskości, które spływają z drogi wraz z roztopami.

Zgodnie ze wstępnymi informacjami, odwodnienie drogi będzie następować poprzez zaprojektowane rowy drogowe trawiaste oraz wpusty do systemu kanalizacji deszczowej.

8. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia 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 „Przebudowa drogi powiatowej 4424S Rudzica – Międzyrzecze” 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 25 km w kierunku południowym.

Rezerwat przyrody Rotuz oddalony jest w kierunku północnym od rozpatrywanej inwestycji o około 4km w kierunku północno-zachodnim.

Przebudowa drogi powiatowej nr 4424S Rudzica – Międzyrzecze nie wpłynie w żaden sposób na ww. rezerwaty przyrody.

3) parki krajobrazowe;

Najbliżej położonym parkiem od planowanego miejsca realizacji inwestycji w odległości ok. 10km 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, Goleiszów, Istebna, Jaworze, Lipowa, Milówka, Radziechowy-Wieprz, Szczyrk, Ustron, Węgierska Górka, Wilkowice, Wisła. Otulina Parku obejmuje powierzchnię 22285 ha (w tym 860 ha) 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;

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. z 2020r., poz. 55) w art. 6 ust 1 określa, iż jedną z form ochrony przyrody są wyznaczone tereny wchodzące w skład sieć Natura 2000. Teren objęty zamierzeniem inwestycyjnym położony jest w zasięgu wielkopowierzchniowej formy ochrony przyrody - obszar specjalnej ochrony ptaków wyznaczony w ramach Natura 2000 Doliny Górnej Wisły PLB 240001 oraz Pierściec PLB 240022 – obszar chronionych siedlisk. Zgodnie z zapisem planów ochronnych sporządzonych dla obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Górnej Wisły, tereny położone od zachodniej granicy planowanej inwestycji stanowią miejsce realizacji zadań ochronnych siedlisk gatunków ptaków.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje zubożenia naturalnych siedlisk lęgowych występujących na terenie obszaru Natura 2000 *Dolina Górnej Wisły*.

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 nie zidentyfikowano obszarów podlegających ochronie gatunkowej roślin, zwierząt i grzybów, na które realizacja zamierzenia mogłaby mieć wpływ.