

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 ze zm.) – dalej Kpa, stosownie do art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.) – zwanej dalej ustawą ooś, stosownie do z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Wójta Gminy Wręczyca Wielka, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „rozbudowa drogi gminnej nr 560056S – droga Truskolasy – Długi Kąt przez sołectwo Klepaczka”

o r z e k a m o:

I. Stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi gminnej nr 560056S – droga Truskolasy – Długi Kąt przez sołectwo Klepaczka.

II. Określeniu istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w tym w szczególności:

1. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym w terminie od 1 marca do 15 października.
2. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
 - a) należy osłonić pnie drzew przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzciniowych,
 - b) wykopy bezpośrednio przy pniach drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew winny zostać niezwłocznie zasypane,
 - c) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem ich statyki,
 - d) w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
 - e) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
3. Zaplecze techniczne, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postoju maszyn budowlanych i sprzętu transportowego należy zorganizować na terenie utwardzonym, w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu.
4. Teren budowy należy wyposażyć w sorbenty, w celu neutralizacji ewentualnych rozlewów i wycieków paliw i innych substancji płynnych.
5. W czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia

zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualnie zagrożenia dla środowiska gruntowo – wodnego.

6. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.
7. Koryto ciekę na czas prowadzenia robót zabezpieczyć w taki sposób, aby nie przedostawały się do niego zanieczyszczenia i gruz z rozbiórki oraz prowadzonych prac budowlanych. W przypadku przedostania się do koryta ciekę materiałów z rozbiórki czy budowy, natychmiast oczyścić koryto ciekę w celu zapewnienia swobodnego przepływu wód.
8. W czasie realizacji przedsięwzięcia nie składować w obrębie koryta ciekę materiałów i substancji chemicznych niezbędnych do realizacji zamierzenia, dla których z Karty Charakterystyki wynika, że przedostanie się do środowiska jest szkodliwe dla organizmów żywych i powoduje długotrwałe negatywne skutki.
9. W trakcie prac w obrębie koryta ciekę zabrania się wjeżdżania maszyn do wody płynącej.

III. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia załącznikiem Nr 1 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Dnia 24 października 2022 roku do tut. Urzędu Gminy Wręczyca Wielka wpłynął wniosek Wójta Gminy Wręczyca Wielka w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie drogi gminnej nr 560056S – droga Truskolasy – Długi Kąt przez sołectwo Klepaczka.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 w związku z art. 59 i 60 ustawy ooś, do stwierdzenia obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach konieczne jest wystąpienie przesłanki przynależności do kategorii przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Przedsięwzięcia te wraz z przypadkami zmian w tych przedsięwzięciach wymienione są w § 2 i 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.).

Ponadto w art. 72 ust. 1 ustawy ooś wskazano katalog decyzji, które wymagają uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, celem uniknięcia ewentualnych komplikacji związanych z sytuacją niezgodności zamierzonych inwestycji z wymaganiami środowiskowymi, które mogłyby się pojawić, gdy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach byłaby wydana na dalszym etapie postępowania inwestycyjnego.

Przedsięwzięcie objęte przedmiotowym wnioskiem zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), w brzmieniu: „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”, zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Stosownie do art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy ooś – dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji, wydanej na podstawie art. 75 ust. 1 pkt. 4 przez właściwego ze względu na miejsce realizacji inwestycji – wójta. Biorąc pod uwagę rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia organem właściwym do wydania decyzji w niniejszej sprawie jest Wójt Gminy Wręczyca Wielka.

Niniejsze przedsięwzięcie poddane zostało procedurze screeningu, czyli procesowi dzięki któremu podejmowana jest decyzja czy przeprowadzenie oceny oddziaływania na

środowisko jest wymagane przy danym projekcie, czy nie.

W postępowaniu administracyjnym bierze udział powyżej 10 stron. Wójt Gminy Wręczyca Wielka zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi gminnej nr 560056S – droga Truskolasy – Długi Kąt przez sołectwo Klepaczka, obwieszczeniem znak: KOR.6220.20.2022 z dnia 28 października 2022 r. podanym do publicznej wiadomości zgodnie z art. 49 § 1 Kpa. W obwieszczeniu poinformowano strony o możliwości składania uwag i wniosków w siedzibie Urzędu Gminy Wręczyca Wielka. Nie wpłynęły żadne podania, wnioski, skargi oraz uwagi dotyczące przedmiotowej sprawy.

Działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2 i 4 ustawy ooś, tut. organ zwrócił się do organów współdziałających w procedurze – właściwych miejscowo, o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i wskazania zakresu ewentualnego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Wymagane opinie zostały uzyskane:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach postanowieniem z dnia 15 listopada 2022 r., znak: WOOŚ.4220.654.2022.KMJ.1, wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, natomiast wskazał na konieczność określenia w decyzji warunków, które należy uwzględnić, wyartykułowanych w przedmiotowym postanowieniu;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kłobucku, opinią z dnia 16 listopada 2022 r., znak: ONS-NZ.9022.3.23.2022, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko;
3. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu opinią z dnia 23 grudnia 2022 r., znak: PO.ZZŚ.5.435.525.2022.KOg, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosownych warunków i wymagań.

Przed wydaniem niniejszej decyzji Wójt Gminy Wręczyca Wielka stosownie do art. 10 § 1 Kpa zawiadomieniem z dnia 27.12.2022 r., znak: KOR.6220.20.2022.5 poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy sprawy w terminie 7 dni od daty doręczenia zawiadomienia, podanym do publicznej wiadomości zgodnie z art. 49 § 1 Kpa. W oznaczonym terminie strony nie wniosły żadnych zastrzeżeń, uwag, podań czy wniosków.

Odstępując od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla omawianego przedsięwzięcia, uwzględniono powyższe, a także wzięto pod uwagę uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy ooś. Zgodnie z przytoczoną regulacją prawną zostały przeanalizowane:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

- a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie*

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi gminnej nr 560056S - droga Truskolasy - Długi Kąt przez sołectwo Klepaczka. Inwestycja obejmie odcinek drogi publicznej o długości około 3 900 m. Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana z betonu asfaltowego, nawierzchnia chodników zostanie wykonana z kostki brukowej. Chodniki zostaną obramowane obrzeżami betonowymi. Szerokość jezdni będzie wynosić 5,50 m wraz z odpowiednimi poszerzeniami na łukach. Wzdłuż jezdni przewiduje się budowę chodników o szerokości 2,00 m (nie wliczając szerokości krawężnika) jednostronnych (miejscowo

obustronnych). Po przebudowie infrastruktura będzie mieć następujące parametry: droga jednojezdniowa dwukierunkowa, klasa techniczna - droga klasy L, szerokość podstawowa jezdni - 5,50 m, szerokość podstawowa pasa ruchu - 2,75 m, kategoria ruchu – KR2. W ramach inwestycji wykonane zostanie ponadto: pobocze, 2 zatoki autobusowe wraz z wiatami przystankowymi, budowa i przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych, oznakowanie pionowe i poziome oraz wykonanie urządzeń BRD, rozbiórka istniejących ogrodzeń, wycinka zieleni kolidującej z inwestycją, budowa przydrożnych rowów odwadniających, przebudowa/budowa przepustów, kanalizacja deszczowa, budowa/przebudowa oświetlenia ulicznego, budowa kanału technologicznego, przebudowa i zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu.

Pod względem geograficznym Gmina Wręczyca Wielka położona jest na Wyżynie Woźnicko - Wieluńskiej w obrębie trzech regionów fizyczno-geograficznych: Obniżenia Górnej Warty, Progu Środkowo - Jurajskiego (Garb Herbski) oraz Wyżyny Wieluńskiej.

Gmina Wręczyca Wielka pod względem geologicznym znajduje się w części północno - wschodniej monokliny Śląsko - Krakowskiej. Charakteryzuje się ona monoklinalnym ułożeniem warstw starszego podłoża. Teren planowanej inwestycji jest zróżnicowany wysokościowo oraz wyraźnie pofałdowany, w większości ze spadkiem w kierunku południowo- wschodnim, natomiast rzędne tamtejszego terenu wahają się w granicach 255 – 287 m n. p. m.

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

Całość obszaru przeznaczonego pod inwestycję administracyjnie znajduje się na terenie miejscowości Truskolasy, Klepaczka i Długi Kąt w gminie Wręczyca Wielka, województwo śląskie. Droga objęta przedsięwzięciem zlokalizowana jest pomiędzy drogami powiatowymi nr S2063 i nr S2057. Obszar inwestycji cechuje się występowaniem głównie niskiej zabudowy mieszkaniowej i gospodarczej, pól uprawnych oraz terenów niezagospodarowanych, częściowo zadrzewionych i zakrzaczonych, a także pojedynczych obiektów usługowo - handlowych. Tereny zabudowane znajdują się przede wszystkim przy drogach powiatowych oraz w sołectwie Klepaczka, pomiędzy drogą gminną nr 560595S (ul. Długa), a drogą gminną nr 560058S. Planowane przedsięwzięcie dotyczy przebudowy istniejącego odcinka drogi i nie będzie wiązało się z jakąkolwiek działalnością o charakterze produkcyjnym.

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, nie przewiduje się realizacji innych inwestycji drogowych powiązanych funkcjonalnie z przedmiotowym odcinkiem drogi.

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

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie gminy wiejskiej. Tereny przylegające do analizowanego odcinka drogi stanowią głównie tereny użytków rolnych oraz zielonych wyłączonych z zabudowy. Zdecydowana część gleb w gminie to gleby lekkie, piaszczyste. Większość arealu gruntów rolnych stanowią gleby słabych klas bonitacyjnych (IV-VI). Gleby użytkowane rolniczo nie stanowią gleb chronionych.

Surowce mineralne występujące na terenie gminy zaliczono do następujących grup surowcowych: surowce okruchowe, surowce ilaste, surowce wapienne.

Zieleń analizowanego obszaru stanowi dość zróżnicowany skład gatunkowy. Omawiane przedsięwzięcie zlokalizowane jest zarówno na terenach otwartych, głównie o charakterze pól

rolnych, obszarach łąkowych, jak również na terenach zwartych kompleksów leśnych. Drzewostan omawianej inwestycji ma charakter drzew przydrożnych, typowych dla ciągów komunikacyjnych, częściowo zieleni urządzeniowej przy posesjach, zieleni nasadzonej i przekształconej antropogenicznie na terenach działek prywatnych. Wśród stwierdzonych gatunków występują: wierzby (iwa, wiciowa, witwa, uszata), brzoza brodawkowata, sosna zwyczajna, olsza czarna, lipa drobnolistna. Wśród roślinności krzewiastej występują: leszczyna pospolita, bez czarny, czeremcha zwyczajna, róża dzika, pęcherznica kalinolistna, a także podrostry gatunków drzewiastych.

Korzystanie ze środowiska na etapie realizacji zgodnie z KIP przedsięwzięcia ograniczone zostanie do minimum i będzie przebiegało zgodnie z przepisami ochrony środowiska. Na etapie eksploatacji nie wystąpi zużycie surowców i energii, inne niż związane z bieżącym utrzymaniem drogi.

Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia planuje się wykorzystanie:

- mieszanki mineralno asfaltowej,
- podbudowy z wykorzystaniem destruktu otrzymanego z frezowania,
- kruszywa łamanego,
- mieszanki lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym,
- kostki betonowej,
- betonu cementowego.

Ponadto podczas realizacji inwestycji wykorzystywana będzie woda, energia elektryczna i paliwa do maszyn pracujących przy przebudowie drogi.

Zgodnie z KIP szacuje się, że:

- zużycie wody podczas budowy może wynikać z zastosowanej technologii w ilości ok. 200 m³/1 km drogi;
- zapotrzebowanie na energię elektryczną wyniesie ok. 20 kW;
- zużycie paliw przez maszyny transportowe może wynieść około 120 l oleju napędowego/100 km ok. na jeden transport po drogach gruntowych, 40 l oleju napędowego/100 km ok. – na jeden transport po drogach asfaltowych i zależy od miejsca magazynowania materiałów przeznaczonych do budowy.

d) emisji i występowania innych uciążliwości

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym wzrostem uciążliwości hałasowych oraz emisją substancji do powietrza w wyniku eksploatacji urządzeń mechanicznych i środków transportu w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Proces budowlany związany będzie z powstawaniem odpadów, za których zagospodarowanie odpowiedzialny będzie wykonawca robót. Do przebudowy przedmiotowej drogi wykorzystane zostaną sprawdzone materiały oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne, które nie będą stanowiły zagrożenia poważną awarią. Odpady związane z procesem budowlanym gromadzone będą selektywnie przy wykorzystaniu odpowiednich pojemników posadowionych w miejscach specjalnie do tego wyznaczonych. Samochody dostarczające materiały będą parkowane w bazach macierzystych, tankowane w stacjach paliw. Ścieki bytowe z zaplecza będą gromadzone w szczelnych przenośnych toaletach, których zawartość będzie usuwana na bieżąco, przez uprawnione podmioty. W trakcie przebudowy drogi, tereny w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia są narażone na okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami transportującymi materiały budowlane i surowce. Czas robót budowlanych skrócony zostanie do niezbędnego minimum, a prowadzenie robót przy użyciu sprzętu mechanicznego odbywać się będzie tylko w porze dziennej. Wskazane uciążliwości będą miały charakter krótkookresowy i ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych, a ich zasięg ograniczy się do najbliższego otoczenia aktualnego frontu robót. Odpowiednia organizacja prac budowlanych, obejmująca prawidłowe zarządzanie

wykorzystywanymi surowcami i zasobem maszynowym oraz właściwą lokalizację zaplecza budowy pozwoli na znaczące zminimalizowanie oddziaływań związanych z tym etapem przedsięwzięcia.

W fazie eksploatacji, po oddaniu drogi do ponownego użytkowania nie są przewidywane zmiany w stosunku do stanu istniejącego. Droga dalej będzie pełniła obecne funkcje komunikacyjne w sieci dróg.

Realizacja przedsięwzięcia będzie miała pozytywny wpływ w porównaniu do stanu istniejącego, na kształtowanie stanu powietrza atmosferycznego i klimatu akustycznego w rejonie inwestycji. Przebudowa nawierzchni i elementów infrastruktury drogi pozwoli na zwiększenie płynności ruchu co będzie miało pozytywny wpływ na środowisko poprzez zmniejszenie ilości hałasu, zapylenia (podrywania cząsteczek z jezdni) i emisji zanieczyszczeń ze spalin.

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

W związku z eksploatacją drogi, zagrożenia dla środowiska o charakterze nadzwyczajnym, mogą powstać w związku z wypadkami drogowymi z uczestnictwem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne (ropopochodne), jak i innych pojazdów napędzanych paliwem. Zagrożenie dla środowiska powstanie w przypadku rozlania paliwa i wniknięcia substancji niebezpiecznej do gruntu, środowiska wodnego lub w formie oparów do powietrza.

Wpływ na środowisko może także wystąpić poprzez wybuch czy pożar substancji łatwopalnych. Wówczas powstałe zagrożenie należy uznać za znaczne, gdyż rozprzestrzenianie się pożaru, w sprzyjających dla rozwoju tego zjawiska warunkach atmosferycznych, może osiągać znaczny zasięg i prędkość. Wybuch zaś jest w stanie wygenerować fale uderzeniowe, powodujące całkowite zniszczenie terenów w otoczeniu miejsce tego zdarzenia.

Potencjalną możliwość zaistnienia poważnej awarii drogowej stwarzają takie czynniki jak niska jakość dróg i słabe przystosowanie pasa drogowego do bezpiecznego przewozu materiałów niebezpiecznych. Realizacja inwestycji przyczyni się do zmniejszenia prawdopodobieństwa wystąpienia w/w zdarzeń.

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

Zgodnie z KIP w fazie realizacji przedsięwzięcia mogą powstawać odpady pochodzące z prowadzenia robót rozbiórkowych oraz demontażowych (m.in. elementy infrastruktury technicznej kolidujące z drogą), robót ziemnych (masy ziemne nie przydatne w pracach objętych projektem), zasadniczych robót budowlanych (związanych z przebudową/budową układu drogowego, przebudową/budową obiektów inżynierskich, przebudową/budową infrastruktury związanej z drogą (np.: oznakowanie pionowe, oświetlenie) oraz niezwiązanej z drogą (np.: odcinki sieci komunalnych). Odpady te będą pochodziły głównie ze strumienia odpadów z grupy 17 (odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) w szacunkowej ilości 48658,00 [Mg], ze strumienia odpadów z grupy 15 (odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach) w szacunkowej ilości 2,35 [Mg], odpadów z grupy 20 (odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie) w szacunkowej ilości 0,40 [Mg].

Na etapie eksploatacji drogi przewiduje się powstawanie odpadów, których źródłem będą głównie prace związane z konserwacją poszczególnych elementów infrastrukturalnych drogi oraz jej otoczenia (m.in. utrzymanie letnie lub zimowe, prace remontowe, pielęgnacja zieleni przydrożnej, udrażnianie infrastruktury odwodnieniowej). Odpady te będą pochodziły głównie ze strumienia odpadów z grupy 20 (odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi

selektywnie) w szacunkowej ilości 50,00 [Mg], oraz odpady o kodzie 16 02 13* (zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12) w szacunkowej ilości 0,10 [Mg], Odpady te (jak również powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych) będą selektywnie gromadzone w wydzielonym miejscu i przekazywane uprawnionym podmiotom posiadającym odpowiednie uprawnienia w zakresie gospodarowania odpadami.

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

W fazie realizacji inwestycji emisja hałasu będzie powodowana przez maszyny budowlane (koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, rozściełacze asfaltu, dźwigi, urządzenia wibracyjne do zagęszczania gruntu, frezarki do nawierzchni, urządzenia do przygotowania mas bitumicznych, betonu), używane w różnego rodzaju pracach oraz samochody dostawcze, dowożące materiały na plac budowy. Czas tego oddziaływania będzie ściśle ograniczony do czasu trwania prac budowlanych, będzie krótkotrwały i odwracalny. Mieszkańcy terenów przyległych nie będą narażeni na ciągłe oddziaływanie hałasu pochodzącego od pracujących maszyn. Oddziaływanie to całkowicie ustąpi wraz z zakończeniem robót.

Źródłem emisji hałasu do środowiska na etapie eksploatacji przebudowanej drogi będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przejazdem samochodów. Stopień uciążliwości hałasu drogowego określa przede wszystkim funkcja natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średnia prędkość, potok ruchu oraz procentowy udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu.

Na etapie realizacji wskazuje się na niski poziom emisji substancji zanieczyszczających, nie przekraczających jednak wartości dopuszczalnych, ponadto emitowane będą zanieczyszczenia powietrza pochodzące ze spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy oraz pojazdów transportujących materiały wykorzystywane do budowy. W zależności od zaawansowania robót, zmienny będzie czas pracy oraz ilość i rodzaj maszyn, a co za tym idzie różne będą też emisje zanieczyszczeń do atmosfery.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych dodatkowo występować będą okresowe uciążliwości związane ze zjawiskiem pylenia pochodzącym z następujących źródeł:

- emisja pyłów z transportu pylistych materiałów budowlanych;
- emisja pyłów z prac ziemnych;
- emisja pyłów z poruszania się pojazdów po nieutwardzonych drogach gruntowych;
- emisja pyłów wywołana erozją wiatrową odkrytych w trakcie prowadzenia robót powierzchni gruntów.

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje innego, niż normalnego dla rozwoju motoryzacji wzrostu natężenia ruchu, nie ulegną zmianie powiązania komunikacyjne na danych kierunkach, a jednocześnie poprawa płynności ruchu i nawierzchni będzie skutkować ograniczeniem zużycia paliwa w pojazdach jednostkowych.

W fazie budowy można się ponadto spodziewać emisji drgań, generowanych przez maszyny, drogowe i walce. Drgania związane z etapem realizacji całkowicie ustaną z chwilą zakończenia prac budowlanych.

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

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarach: wodno-błotnych, o płytkim zaleganiu wód podziemnych, przylegających do jezior, w strefie ochronnej ujść wód

i ochronnych zbiorników wód śródlądowych, wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną. Teren na którym zlokalizowane jest przedsięwzięcie nie leży w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie

Na terenie objętym inwestycją obszary takie nie występują.

c) obszary górskie lub leśne

Teren inwestycji położony jest poza obszarami górkimi. Omawiane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenach zwartych kompleksów leśnych.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

W obrębie obszaru inwestycji nie znajdują się strefy ochronne ujęć wód.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Na podstawie baz danych będących w posiadaniu Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji poza granicami wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 są Łęgi w Lasach nad Liswartą 4 / 4 PLH240027, zlokalizowane ok. 6,6 km od granicy terenu inwestycji. Mając na uwadze przedmioty ochrony ww. obszaru wymienione w Standardowym Formularzu Danych dla tego obszaru i zakres przedsięwzięcia należy wykluczyć możliwość negatywnego wpływu na te siedliska i gatunki oraz inne objęte ochroną w ramach sieci obszarów Natura 2000. Dla ww. obszaru Natura 2000 ustanowiono plan zadań ochronnych zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 2 listopada 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łęgi w Lasach nad Liswartą PLH240027 (Dz. Urz. Woj. Śl. z 2021 r. poz. 7003). Przedmiotowa inwestycja nie będzie źródłem zidentyfikowanych zagrożeń dla przedmiotów ochrony, nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów działań ochronnych, ani nie wpłynie na realizację zaplanowanych działań ochronnych.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne

W promieniu 500 m od planowanego przedsięwzięcia nie występują zabytki chronione na podstawie Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2022 poz. 840). Zgodnie z MPZP teren planowanego przedsięwzięcia nie leży na lub w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów objętych ochroną Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego początkowy fragment inwestycji znajduje się w obrębie strefy ochrony konserwatorskiej „B1”, w której przedmiotem ochrony jest układ przestrzenny wsi Truskolasy.

h) gęstość zaludnienia

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie gminy Wręczyca Wielka, dla której gęstość zaludnienia wynosi 119 osób/km².

i) obszary przylegające do jezior

Na terenie objętym inwestycją obszary takie nie występują.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

Na terenie objętym inwestycją obszary takie nie występują.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Warty w granicach jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW600098 oraz w granicach jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Pankówka o kodzie PLRW600017181649. JCWPd o kodzie PLGW600098 charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrażona. JCWPd przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. JCWP o nazwie Pankówka o kodzie PLRW600017181649 posiada status naturalnej części wód o dobrym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako niezagrażona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Bilans jakościowy wód podziemnych będzie chroniony dzięki zastosowaniu systemu kontrolowanego ujmowania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych z korony drogi poprzez system rowów przydrożnych z kanalizacją deszczową. Rozpatrywany układ odwodnienia drogi skupiony jest na minimalizacji zjawiska migracji pionowej w wyniku retencji wód i na stosunkowo szybkim wyprowadzeniu ich do ostatecznego odbiornika po uprzednim podczyszczeniu, z zachowaniem poziomów normatywnych.

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

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

Zasięg przestrzenny oddziaływania ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji. Przebudowa drogi powinna zmniejszyć negatywne oddziaływanie na środowisko oraz poprawić warunki życia ludzi.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze

Planowane przedsięwzięcie nie przewiduje transgranicznego oddziaływania na środowisko.

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

Biorąc pod uwagę informacje zawarte w KIP można stwierdzić, że zakres planowanych działań nie wpłynie znacząco na stan jakości środowiska. Głównym celem inwestycji jest m.in. uzyskanie poprawy stanu technicznego drogi oraz zwiększenie efektywności przejazdu, co może spowodować ogólny spadek emisji szkodliwych zanieczyszczeń w porównaniu do stanu sprzed modernizacji i wpłynąć pozytywnie na klimat.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania

Inwestycja realizowana będzie według technologii wykonywania robót liniowych. Przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu budowlanego i związana będzie z chwilowym naruszeniem

powierzchni gruntu, emisją substancji do powietrza, emisją hałasu oraz wytwarzaniem odpadów typowych dla prac budowlanych.

e) czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania

Minimalizowanie negatywnego oddziaływania akustycznego w czasie budowy należy do obowiązków wykonawcy robót. Prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie i zabudowy mieszkaniowej będą prowadzone podczas pory dziennej (6:00 – 22:00), chyba że przy technologii wykonywania obiektów niezbędna jest praca ciągła, w szerszym niż podany wymiarze pracy. Zaplecze budowy będzie ulokowane z dala od terenów chronionych akustycznie (budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej) oraz będzie zorganizowane z uwzględnieniem grupowania maszyn emitujących hałas (np. agregatorów prądotwórczych, pomp itp.) w sposób zmniejszający czas i poziom oddziaływania akustycznego oraz wielkość obszaru narażonego na to oddziaływanie. Inwestor zakłada minimalizację ilości przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w sąsiedztwie budynków mieszkalnych.

Przewidywane oddziaływanie hałasu w fazie realizacji będzie krótkotrwałe i odwracalne. Mieszkańcy terenów przyległych nie będą narażeni na ciągłe oddziaływanie hałasu pochodzącego od pracujących maszyn. Oddziaływanie to całkowicie ustąpi wraz z zakończeniem robót.

W obszarze, gdzie przewidziano przedsięwzięcie, klimat akustyczny kształtowany jest przez istniejącą infrastrukturę drogową.

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

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się w obszarze oddziaływania realizowanych i zrealizowanych przedsięwzięć – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zastosowanie prawidłowych rozwiązań projektowych, technicznych i technologicznych oraz właściwa organizacja prac przyczyni się do ograniczenia potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem.

Biorąc pod uwagę powyższe należy przyjąć, że planowane przedsięwzięcie nie powinno w sposób znaczący negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Częstochowie, w terminie 14 dni od dnia doręczenia rozstrzygnięcia, za pośrednictwem organu, który to rozstrzygnięcie wydał.

Stronom przysługuje prawo zrzeczenia się odwołania. Oświadczenie w tym

przedmiocie musi zostać złożone przez stronę/y przed organem, który wydał decyzję. Zrzeczenie się prawa do wniesienia odwołania skutkuje brakiem możliwości zaskarżenia decyzji do sądu administracyjnego.

Decyzja staje się ostateczna i prawomocna z chwilą doręczenia organowi oświadczenia o zrzeczeniu się odwołania przez ostatnią stronę postępowania.

W Ó J T

mgr Tomasz Osiński

Otrzymują:

1. Wnioskodawca.
2. strony postępowania zgodnie z art. 49 kpa.
3. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach
2. PGW WP Zarząd Zlewni w Sieradzu
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kłobucku

Informacja o wydanej decyzji zostanie podana do publicznej wiadomości:

1. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej tut. urzędu: www.bip.wreczyca-wielka.akcessnet.net
2. na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Wręczyca Wielka.

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: KOR.6220.20.2022.6
z dnia 24.01.2023 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA
pod nazwą „rozbudowa drogi gminnej nr 560056S – droga Truskolasy – Długi Kąt przez sołectwo
Klepaczka”

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Droga gminna nr 560056S rozpoczyna swój bieg od skrzyżowania z drogą powiatową nr S2057 (ul. Kopernika) w Truskolasach, docelowo będzie w kierunku południowo-wschodnim i kończy się skrzyżowaniem z drogą powiatową nr S2063 w Długim Kącie. Droga na całej swojej długości posiada przekrój drogowy z jezdnią o nieregularnej szerokości wahającej się w granicach ok. 4,00 – 11,00 m i nawierzchni bitumicznej (lokalnie nawierzchnia wykonana z betonowej kostki brukowej). Wzdłuż jezdni zlokalizowane są obustronne, częściowo zanikające pobocza z kruszywa oraz przydrożne rowy odwadniające. Dodatkowo na trasie niniejszej drogi zlokalizowane są miejsca zatrzymywania autobusów (częściowo z wiatami przystankowymi).

Droga objęta niniejszym przedsięwzięciem na swojej trasie krzyżuje się z drogami gminnymi nr 560595S (ul. Długa), 560605S, 560058S, 560091S oraz drogami wewnętrznymi i licznymi zjazdami na przydrożne posesje. Inwestycja obejmuje głównie rozbudowę drogi nr 560056S (i skrzyżowań) wraz z budową chodników i zatok autobusowych oraz budową i przebudową zjazdów indywidualnych i publicznych, a także budowę kanalizacji deszczowej (wraz z przydrożnymi rowami odwadniającymi i przebudową przepustów), budowę i przebudowę oświetlenia ulicznego, wykonanie kanału technologicznego oraz przebudowę i zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu.

Rodzaj planowanej technologii w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności:

Planowane przedsięwzięcie dotyczy przebudowy istniejącej drogi, nie będzie wiązało się z jakąkolwiek działalnością o charakterze produkcyjnym. Ogólny zakres robót budowlanych do wykonania obejmuje:

- prace przygotowawcze,
- wycinkę drzew i krzewów,
- ewentualne nasadzenia zastępcze,
- tyczenie trasy i punktów wysokościowych,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni, el. drogowych i ogrodzeń posesji,
- zdjęcie warstwy humusu,
- roboty ziemne – wykonanie wykopów i nasypów,
- przebudowę i zabezpieczenie kolidującej infrastruktury,
- przebudowę (i ewentualna budowę) przepustów,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowę i przebudowę oświetlenia ulicznego,
- wykonanie kanału technologicznego,
- korytowanie wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża,
- wymianę/wzmocnienie podłoża,
- wykonanie warstw odsączających i odcinających,
- wykonanie warstw podbudowy,
- wykonanie krawężników, ścieków i obrzeży na ławach betonowych,
- wykonanie wierzchnich warstw nawierzchni,
- wykonanie przydrożnych rowów odwadniających,
- wykonanie docelowej organizacji ruchu – oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD,
- roboty wykończeniowe i porządkowe,
- inwentaryzację powykonawczą.

Rozwiązania chroniące środowisko:

Zgodnie z KIP minimalizacja oddziaływania planowanej inwestycji na powietrze atmosferyczne na etapie realizacji projektu, będzie prowadzona poprzez:

- utrzymywanie placów budowy i dróg dojazdowych w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów np. przez systematyczne porządkowanie placu budowy i usuwanie zanieczyszczeń powstałych w związku z budową na drogach dojazdowych, zraszanie pyłących powierzchni, oczyszczanie kół pojazdów przed ich wyjazdem z placu budowy,
- stosowanie do podbudowy gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, celem ograniczenia do minimum operacje mieszania kruszywa za spoiwem na miejscu budowy,
- transportowanie materiałów sypkich pojazdami do tego przystosowanymi (z opończą ograniczającą pylenie i emisję zanieczyszczeń),

- transportowanie mas bitumicznych wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltów,
- wytyczanie dojazdu do miejsca budowy w miarę możliwości po istniejących drogach,
- ograniczanie do niezbędnego minimum ruchu pojazdów na placu budowy,
- unikanie pracy na jałowym biegu silników spalinowych maszyn, urządzeń i środków transportu (w czasie postoju, przy przerwach w pracy),
- używanie pojazdów oraz innych urządzeń spalinowych spełniających wymogi norm EURO, w pełni sprawnych, spełniających wymogi dopuszczające do użytku.

Główną metodą ograniczania emisji hałasu w czasie budowy jest stosowanie nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonych w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania i w nienagannym stanie technicznym.

Zgodnie z KIP w celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne zostaną podjęte następujące działania:

- stosowany sprzęt budowlany będzie sprawny technicznie, celem ograniczenia wystąpienia niekontrolowanych wycieków paliw i smarów do środowiska gruntowo-wodnego,
- nawierzchnie placów postojowych maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp. zostaną utwardzone (np. za pomocą płyt betonowych) i/lub uszczelnione (np. za pomocą geomembrany),
- zaplecza budowy zostaną wyposażone w szczelne sanitariaty, których zawartość (ścieki socjalno-bytowe) będzie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do najbliższej oczyszczalni ścieków,
- wykonane skarpy nasypów i rowów zostaną obsiane trawą, aby frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych,
- w przypadku czasowego obniżenia zwierciadła wody gruntowej czas trwania leja depresyjnego będzie ograniczony do minimum,
- w przypadku wykonywania odwodnień, prowadzona będzie obserwacja poziomu zwierciadła wody podziemnej,
- prowadzenie prac związanych z realizacją przepustów pod drogą w okresie niskich stanów wody.

Dla przedmiotowej inwestycji zaprojektowano system odwodnienia drogi, mający na celu skuteczną minimalizację oddziaływania projektowanej drogi na środowisko wodno-gruntowe. Wody opadowe z całego projektowanego odcinka zostaną ujęte w system rowów drogowych lub w zamknięty szczelny system kanalizacji deszczowej.

Odpady powstałe w fazie budowy będą przekazywane uprawnionym podmiotom posiadającym odpowiednie uprawnienia w zakresie gospodarowania odpadami. Masy ziemne oraz grunty organiczne (głównie humus), których powstanie przewiduje się podczas realizacji robót w zakresie przygotowanie terenu do wykonania właściwych prac budowlanych, a które spełniają odpowiednie kryteria i nie stanowią materiału odpadowego - będą wykorzystane do budowy nasypów oraz robót niwelacyjnych. Grunty organiczne (materiał humusowy) stanowiące szczególnie cenny surowiec wykorzystywane będzie do prac wykończeniowych (rozplantowanie na terenach biologicznie czynnych w liniach rozgraniczających inwestycji, w tym skarpy rowów drogowych i zbiorników o charakterze retencyjnym). Wskazany materiał będzie magazynowany w formie przyzmy, w miejscach o możliwie ograniczonym dostępie osób trzecich oraz zwierząt. Przyzmy ziemi nie mogą być wyższe niż 2,5 m ze względu na zachowanie ich stateczności, utlenianie się części organicznych, rozmywanie przez opady nawalne i możliwość zasiedlenia przez chronione gatunki. Aby zapobiec degradacji humusu, związanej np. z przesuszeniem, zachwaszczeniem, wietrzeniem itp., do jego zabezpieczenia zostaną użyte geosyntetyki (np. geowłóknina).

Działania minimalizujące oddziaływania inwestycji na zwierzęta:

- wykopy, studzienki, drenaże odwadniające i inne potencjalne pułapki, do których mogą wpaść płazy oraz drobne zwierzęta bytujące w rejonie inwestycji, będą zabezpieczone w taki sposób, aby uniemożliwić im dostanie się do nich. Należy również zwracać uwagę na tworzenie się szczelin w konstrukcji i nawet niewielkich pułapek, do których mogą dostać się szczególnie małe osobniki,
- studzienki będą wystawać ponad powierzchnię gruntu na wysokość ok. 25 - 30 cm,
- otwory górne studzienek muszą być szczelnie zamknięte lub, jeśli to nie jest możliwe, zabezpieczone siatką o oczkach równych niż 0,5 x 0,5 cm. Analogicznie zabezpieczone zostaną wszelkie wloty boczne. Siatkę w takich miejscach zamontować należy na stałe, bez możliwości przejścia pod nią małych płazów czy gryzoni,
- systematyczne kontrolowanie wyżej wspomnianych miejsc, a ewentualnie znajdujące się w nich płazy i inne zwierzęta muszą być niezwłocznie przeniesione i uwolnione w odpowiednich siedliskach, wyznaczonych przez nadzór przyrodniczy,
- przed likwidacją i zasypaniem zbiorników wodnych, wykopów z wodą, rozlewisk itp., osoba sprawująca nadzór herpetologiczny, sprawdzi dno i ściany pod kątem obecności zwierząt. W przypadku stwierdzenia ich występowania, zwierzęta zostaną wyjęte i przeniesione w inne, odpowiednie miejsca, oddalone od placu budowy.

Działania minimalizujące w zakresie utrzymania porządku na budowie i ograniczenia w zakresie oddziaływania na szatę roślinną to:

- oszczędne korzystanie z terenu przeznaczanego pod plac budowy, drogi techniczne, zaplecza budowy,
- minimalne przekształcenie powierzchni oraz rekultywacja terenu po zakończeniu prac i uporządkowanie terenu,
- optymalizowanie lokalizacji tras dojazdowych do miejsca budowy oraz wytyczenie ich w miarę możliwości wzdłuż istniejących szlaków komunikacyjnych,
- maksymalne możliwe skrócenie czasu zajęcia terenu pod bazy materiałowe, zaplecza budowy,
- odpowiednie zdeponowanie warstwy próchniczej gleby zdjętej w czasie robót i ponowne wykorzystanie jej po zakończeniu prac,
- gromadzenie odpadów w miejscu o utwardzonym podłożu poza terenami leśnymi oraz obszarami podmokłymi,
- prowadzenie prac rozbiórkowych i budowlanych w sposób zapewniający mniejsze zapylenie oraz zabezpieczenie przed pyleniem przewożonego gruntu oraz materiałów budowlanych,
- wyposażenie zaplecza budowy w szczelne sanitariaty, których zawartość (ścieki socjalno-bytowe) będzie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do najbliższej oczyszczalni ścieków,
- zlokalizowanie zaplecza budowy, baz technicznych, składów materiałów budowlanych poza granicami obszarów cennych,
- zagospodarowanie mas ziemnych w jak największym stopniu na terenie inwestycji,
- uwzględnienie ochrony gleb w trakcie prowadzenia robót ziemnych, w tym gromadzenie gleby i humusu na czas budowy w przyzmac (przyzmy ziemi zostaną odpowiednio uformowane, bez pionowych ścian, żeby nie dopuścić do ich zasiedlenia przez ptaki), a po jej zakończeniu wykorzystanie przy zagospodarowaniu terenów zielonych,
- lokalizowanie miejsca odkładu gruntu w miarę możliwości z dala od cieków i rowów melioracyjnych oraz poza chronionymi siedliskami,
- nienaruszanie podczas prac budowlanych powierzchni gruntów oraz nieniszczenie roślinności poza terenem wyznaczonych do prowadzenia prac, w tym w możliwie największy sposób ochrona roślinności, która znajduje się na terenach leśnych, bezpośrednio graniczących z inwestycją.

Z uwagi na liniowy charakter inwestycji prowadzący do defragmentacji środowiska oraz powodujący bariery ekologiczne, celem zminimalizowania negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym środowisko przyrodnicze, zostaną wdrożone działania typu: przebudowa przepustów, które umożliwią bezpieczne i bezkolizyjne przemieszczanie się osobników w poprzek drogi. Niniejsze zapewni ciągłość i spójność obszarów cennych i chronionych, zlokalizowanych po obu stronach przedmiotowej inwestycji.

Działania minimalizujące w zakresie zieleni przewidzianej do zachowania w granicach przedsięwzięcia:

- pnie drzew zabezpieczone zostaną przed uszkodzeniami mechanicznymi na czas budowy poprzez owinięcie np. matami wiklinowymi lub słomianymi a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości około 1,5 - 2,0 m (w zależności od wysokości drzewa),
- grupy drzew zostaną wygrozione płotem o minimalnej wysokości ok. 1,50 m, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie pni,
- wykopy prowadzone będą w strefie korzeniowej drzew ręcznie lub niewielkimi koparkami,
- pozostawianie korzeni odsłoniętych nie powinno trwać dłużej niż 2 godziny; wyjątek stanowi pozostawianie korzeni w słońcu trwające nie dłużej niż 1 godzinę i na powietrzu w dni wilgotne nie dłużej niż 8 godz.; do zabezpieczenia korzeni przed wysychaniem należy użyć wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych, które należy regularnie zwilżać wodą,
- nie lokalizowanie placów składowych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu,
- pnie drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu, nie będą obsypywane ziemią,
- w przypadku konieczności obniżenia poziomu terenu, teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony pozostawiony zostanie na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach;
- w obrębie systemu korzeniowego w promieniu minimum 2 m od rzutu korony niedopuszczalne jest składowanie materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby, jak np. cement, wapno, chemikalia, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe,
- zakaz składowania na powierzchni wyznaczonej rzutem korony drzew materiałów chemicznych i budowlanych (zwłaszcza mat. sypkich) oraz odpadów niebezpiecznych,
- zakaz postoju ciężkim sprzętem budowlanym w obrębie powierzchni wyznaczonej rzutem korony drzew;
- zakaz zagęszczania gruntu (wałowanie będzie ograniczone do minimum) w obrębie korzeni drzew.

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

Na etapie eksploatacji planowanej inwestycji emitowane będą zanieczyszczenia powietrza pochodzące ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po projektowanej drodze. Na zmniejszenie ilości emitowanych do powietrza zanieczyszczeń będzie miała wpływ także sama przebudowa drogi, w tym zredukowanie ilości faz

przyspieszania i hamowania do minimum oraz upłynnienia ruchu pojazdów.

W otoczeniu drogi stężenie substancji powstających podczas spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po jezdni zależy od natężenia ruchu, struktury rodzajowej ruchu, stanu technicznego pojazdów, ich konstrukcji, rodzaju i jakości paliwa, jego zużycia, ciągłości ruchu (ruch przerywany, nieprzerywany), prędkości ruchu, pochyłeń podłużnych jezdni, rozwiązań geometrycznych drogi i skrzyżowań.

Pod względem aerosanitarnym omawiany obszar ma stosunkowo korzystne warunki, wynikające z małego stopnia uprzemysłowienia rejonu, a w pobliżu nie są zlokalizowane istotne emitory. Nie występują tu znaczące źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza, co minimalizuje kumulowanie się oddziaływań i uciążliwości w środowisku. Zabudowa mieszkaniowa, zlokalizowana jest tylko w miejscach przejścia drogi przez poszczególne miejscowości. Brak jest zabudowy wysokiej. W zasięgu potencjalnego oddziaływania przedmiotowego odcinka drogi nie są zlokalizowane obiekty chronione na podstawie przepisów szczególnych.

Hałas generowany podczas budowy drogi w szczególnych wypadkach może być większy niż w trakcie jej późniejszej eksploatacji, zatem może powodować tymczasowe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu ale czas tego oddziaływania będzie ograniczony do czasu prowadzenia prac, a więc będzie przejściowy i ustanie po zakończeniu realizacji inwestycji.

Przebudowywana droga ma status drogi lokalnej, wykorzystywanej w głównej mierze przez samochody osobowe mieszkańców zamieszkałych w tym rejonie. Pomiaru ruchu drogowego pokazują, iż udział samochodów ciężarowych w ogóle samochodów poruszających się drogi wynosi poniżej 2%.

Kanalizacja sanitarna oraz deszczowa nie stanowią źródła emisji hałasu do środowiska.

Eksploatacja zaplecza budowy (węzłów sanitarnych) wiąże się z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych. Wskazany typ ścieków będzie ujmowany i gromadzony poprzez system przenośnych i szczelnych sanitariatów, przystosowanych do transportu kołowego. Odbiór ww. sanitariatów prowadzony będzie przez podmioty uprawnione. Szacuje się średnie zużycie wody do celów socjalnych przez jednego pracownika fizycznego na dobę w wysokości ok. 0,06 m³.

Realizacja poszczególnych robót wiąże się z powstawaniem ścieków technologicznych: z przygotowania materiałów budowlanych, które są głównie materiałem naturalnym i wymagają jedynie podczyszczenia z zawiesiny oraz z wody związane z odwodnieniem wykopów. Nie są to zanieczyszczone ścieki, ale wymagają zagospodarowania i często podczyszczenia z zawiesiny naturalnej przed odprowadzeniem do odbiornika.

Eksploatacja zaplecza budowy i placu budowy wiąże się z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych, pochodzących z opadów atmosferycznych. Tym samym, tereny te profiluje się w sposób umożliwiający grawitacyjny spływ opadów w wyznaczone kontrolowane miejsce, wyposażone w tymczasowy osadnik lub tzw. próg terenowy, lokalizowany tuż przed odbiornikiem (wspomagający sedymentację naturalnych zawiesin).

Zaplanowana przebudowa istniejących przepustów pod drogą, pozwoli na niezakłócone odprowadzenie wód powierzchniowych pochodzących ze zlewni naturalnej jak również na przygotowanie ich do odbioru wód opadowych pochodzących z projektowanej drogi i przebudowywanych dróg z nią związanych. Rozpatrywana przebudowa pozwoli zapobiec również defragmentacji zlewni.

Na etapie eksploatacji drogi przewiduje się konieczność odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z:

- nawierzchni drogowej, gdzie ich bilans ilościowy zależy jest od struktury opadów oraz wielkości zlewni, a bilans jakościowy od natężenia ruchu kołowego,
- nawierzchni nieutwardzonej, np.: zielonej zlewni ciężącej do rowów drogowych, gdzie ich bilans ilościowy zależy jest od struktury opadów oraz wielkości zlewni, a bilans jakościowy od charakteru zlewni (najczęściej są to wody tzw. czyste),

Odwodnienie elementów drogowych będzie następowało poprzez nadane pochylenia podłużne i spadki poprzeczne do projektowanych wpustów drogowych. Głównymi urządzeniami odbierającymi wody opadowe będą przydrożne rowy odwadniające, a zamknięta kanalizacja deszczowa stanowić będzie uzupełnienie systemu odwadniania w miejscach, gdzie nie jest możliwa lokalizacja rowów. Wody opadowe pochodzące z jezdni odprowadzane rowami drogowymi (lokalnie szczelnymi) lub kanalizacją deszczową przed wprowadzeniem do odbiorników zostaną podczyszczone w osadnikach bądź w zespołach oczyszczających (osadnik). Funkcję oczyszczającą będą dodatkowo pełniły osadniki wpustów ulicznych, osadniki w studniach wpadowych oraz rowy trawiaste. Takie rozwiązanie pozwoli skutecznie zabezpieczyć bilans ilościowo-jakościowy wód.

Możliwe oddziaływanie na środowisko przyrodnicze:

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia może spowodować następujące potencjalne oddziaływania:

- lokalną zmianę warunków siedliskowych w otoczeniu drogi, będąca rezultatem pracy ciężkiego sprzętu, składowania materiałów budowlanych, lokalizacji zaplecza technicznego itp.,
- zapylenie (dotyczy to zwłaszcza wykonywania prac w okresie letnich suchych dni),
- narażenie drzew zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji na mechaniczne uszkodzenia oraz przesuszenie związane z prowadzeniem robót ziemnych przy odsłoniętej bryle korzeniowej,
- wycinkę drzew i krzewów,
- zniszczenie warstwy próchniczej gleb i warstwy korzeniowej roślin,
- zmiana stosunków wodnych, poziomu wilgotności gleby, a tym samym zmiana warunków habitatowych roślinności,

- zmniejszenie bogactwa, bioróżnorodności analizowanego obszaru.

W związku z realizacją przedsięwzięcia planuje się usunąć około:

- 6 drzew dojrzałych o łącznej liczbie 13 pni,
- 3 grupy dojrzałych krzewów o łącznej pow. ok. 300 m²,
- 1050 pni podrostów drzew,
- 4400 m² powierzchni podrostów krzewów i drzew.

Na etapie budowy wystąpi płoszenie gatunków zwierząt bytujących w pobliżu drogi poprzez hałas powodowany ruchem pojazdów budowlanych i obecnością ludzi. Wpływ ten będzie nieznaczący w skali lokalnych populacji, z uwagi na to, że rozbudowie podlegać będzie istniejący odcinek drogi. Występujące w sąsiedztwie zwierzęta są przyzwyczajone do bytowania w pobliżu istniejącej drogi.

Do możliwych oddziaływań na etapie eksploatacji drogi na faunę należą ponadto:

- powstający hałas i niepokojenie zwierząt,
- powstanie bariery ekologicznej,
- możliwe zanieczyszczenie na skutek kolizji drogowych, wypadków z udziałem pojazdów mechanicznych, których nie sposób przewidzieć,
- fragmentacja siedlisk i żerowisk, zajętość terenu i spadek jego atrakcyjności pod względem żerowiskowym, bytowym oraz rozrodczym.

Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na charakterystykę przedsięwzięcia oraz znaczną odległość inwestycji od granic państwowych (ok. 98 km do granicy polsko – czeskiej w linii prostej) należy wykluczyć transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

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

W promieniu 500 m od planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary i obiekty chronione na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2022 poz. 916).

Najbliżej zlokalizowanym obszarem objętym ochroną prawną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2022 poz. 916) względem planowanej inwestycji jest Park Krajobrazowe Lasy nad Górną Liswartą w południowej części gminy Wręczyca Wielka.

W Ó J T

mgr Tomasz Osiński