

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) oraz § 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 2023 r. poz. 1724) oraz w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 30.11.2023 r. (data wpł. 01.12.2023 r.), której inwestorem jest Powiat Brzeski, ul. Robotnicza 20, 49-300 Brzeg, pełnomocnikiem Pan Przemysław Dłubała, ul. Sytki 5/2 Grodków 49-200 Grodków, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:

„Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1179 O w m. Gierszowice odc. od DK 94 do m. Olszanka”, Wójt Gminy Olszanka

orzeka

nie stwierdzić konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1179 O w m. Gierszowice odc. od DK 94 do m. Olszanka”**.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 31.11.2023 r. (01.12.2023 r. data wpł.) pełnomocnik inwestora Powiatu Brzeskiego, ul. Robotnicza 20, 49-300 Brzeg, Pan Przemysław Dłubała, ul. Sytki 5/2 Grodków 49-200 Grodków, wystąpił do Urzędu Gminy w Olszance o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1179 O w m. Gierszowice odc. od DK 94 do m. Olszanka”, na terenie gm. Olszanka powiat brzeski.

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko i wymienione jest w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z dnia 16 września 2023 r. (Dz. U. 1724) tj; „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;”.

Do wniosku, zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), załączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, mapę na podkładzie wykonanym na podstawie kopii mapy ewidencyjnej, wykaz działek obejmujących przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie i pełnomocnictwo.

Zgodnie z art. 62a ust. 1 oraz art. 64 ust 2, ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (D. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) w dniu 11.12.2023 r. wniosek wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia i załącznikami został przedłożony do zaopiniowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Brzegu oraz Regionalnemu Zarządowi Zlewni we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W dniu 11.12.23 r. Wójt Gminy Olszanka wydał obwieszczenie nr IRIOS 6220.5.1.23.DSS o wszczęciu postępowania administracyjnego dla przedsięwzięcia „Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1179 O w m. Gierszowice odc. od DK 94 do m. Olszanka”. W dniu 29.12.2023 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Brzegu wydał opinię nr NZ.9022.4.36.2023.MW nie stwierdzającej konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, odstępując jednocześnie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia. W dniu 12.01.2024 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem nr WR.ZZŚ.5.4901.343.2023.DKS, wezwał wnioskodawcę do uzupełniania KIP, które pełnomocnik Inwestora uzupełnił w dniu 25.01.2024 r. W związku z powyższym w dniu 08.02.2024 r. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał opinię nr WR.ZZŚ.5.4901.2023.DKS, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wskazując jednocześnie określone wymagania, które należy zawrzeć w niniejszej decyzji. Jednocześnie w dniu 17.01.2024 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu postanowieniem nr WOOŚ.4220.454.2023.JGD wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia „Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1179 O w m. Gierszowice odc. od DK 94 do m. Olszanka” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę postanowienia i opinie organów uzgadniających w toku prowadzone postępowania określono następujące wymagania dla ww. przedsięwzięcia:

1. Nie wyznaczać bazy materiałowej w pobliżu cieków i rowów melioracyjnych. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałem izolacyjnym.
2. Prace w pobliżu cieków i rowów melioracyjnych wykonywać przy zachowaniu szczególnej ostrożności, nie dopuszczając do zanieczyszczenia wód.
3. W przypadku odkrycia podczas prac budowlanych na terenie przedsięwzięcia sieci drenarskiej, fakt ten zgłosić do spółki wodnej działającej na terenie gminy lub do związku spółek wodnych. W przypadku uszkodzenia działającego drenażu koniecznym będzie wykonanie przebudowy istniejącego systemu drenarskiego w sposób umożliwiający jego dalsze działanie. Prace przeprowadzić pod nadzorem inspektora z odpowiednimi uprawnieniami.
4. Przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonać inwentaryzację zarośli rdestowca na terenie planowanego przedsięwzięcia. W przypadku stwierdzenia występowania tego gatunku na omawianym terenie należy usunąć rośliny zgodnie z obowiązującymi wytycznymi, tak aby nie dopuścić do jej rozprzestrzeniania się poza terenem inwestycji.
5. Przekroczenia cieku Sadzawa należy wykonać w sposób umożliwiający pełną drożność korytarza ekologicznego cieku oraz w sposób zapewniający ciągłość biologiczną cieku, w tym umożliwić migrację małych zwierząt wzdłuż cieku.
6. Podczas przebudowy przepustów na cieku Sadzawa należy zabezpieczyć wody przed przypadkowym dostaniem się do nich materiałów budowlanych.
7. Przebudowa przepustów nie może powodować pogorszenia ich parametrów eksploatacyjnych.
8. Przebudowę przepustów zaprojektować tak, aby nie spowodowała istotnych zmian koryta cieku oraz pogorszenia warunków przepływu wód.
9. Prace prowadzić poza okresami wezbrań.
10. Na etapie realizacji prac należy zastosować zabezpieczenia minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na koryto cieku, szczególnie w zakresie zmętnienia wód, poprzez zastosowanie jak najmniejszego i najlżejszego sprzętu lub sprzętu ręcznego oraz skrócenie do minimum okresu prowadzenia robót z uwzględnieniem przerw pomiędzy kolejnymi zmaceniami wody.
11. Podczas prowadzenia robót budowlanych należy zapewnić stały przepływ wód w cieku.
12. Pozostałości wykoszonych roślin nie mogą spływać ciekami ani w nim pozostawać.
13. Nie należy deponować wydobytych mulistych osadów na skarpach brzegowych i bliżej niż 1 m od ich szczytu.
14. W przypadku deponowania usuwanych osadów dennych na brzegu rzeki, konieczne jest zapewnienie wybierania z osadów i przenoszenia do rzeki z większych organizmów wodnych. (np. ryb: piskorzy, larw minogów oraz małży szczeżui, skójek).
15. Prace związane z usuwaniem namulów należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.

16. W przypadku deponowania osadów na brzegu rzeki, nie powinny one tworzyć ciągłego wału ograniczającego możliwość rozlewania się rzeki, w dolinie przy wysokich stanach wód. Ewentualne depozyty powinny być prostopadłe, a nie równoległe do brzegu rzeki.

17. Prace powinny być prowadzone z kilkudniowymi przerwami umożliwiającymi regenerację organizmom wodnym poddanym stresowi zmętnienia wody i zmianom składu chemicznego wody, w tym mogących występować deficyt tlenu.

18. Konieczne jest uwzględnienie w harmonogramie prac cyklu biologicznego lokalnie występującymi na danym odcinku flory i fauny.

19. W związku z lokalizacją przedsięwzięcia na obszarze strefy ochrony pośredniej ujęcia wody w Gierszowicach, należy przestrzegać obowiązujących na niej zakazów m.in. zakaz mycia pojazdów mechanicznych oraz wykonywania odwodnień budowlanych.

W dniu 31.01.2024 r. Wójt Gminy Olszanka wydał obwieszczenie nr IRIOS 6220.5.2.23 DSS o przedłużeniu terminu postępowania w ww. sprawie, z uwagi na oczekiwanie na opinię Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Następnie w dniu 29.02.2024 r. Wójt Gminy Olszanka wydał obwieszczenie o zebranych materiale w sprawie wyznaczając jednocześnie 7-dniowy termin na składania uwag i wniosków tj. od 29.02.2024 r. do dnia 21.03.24 r. We wskazanym okresie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie województwa opolskiego w powiecie brzeskim w północnej części gminy Olszanka i stanowić będzie drogę łączącą miejscowość Olszanka i Gierszowice z drogą krajową nr 94. Przebudowywana droga będzie przebiegać po istniejącym śladzie aktualnie istniejącej drogi zniszczonej nawierzchni bitumicznej i częściowo nawierzchni gruntowych, w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej, zagrodowej i terenów użytkowanych rolniczo. Okolice planowanej inwestycji obecnie nie jest zagospodarowana zielenią urządzoną. Występuje natomiast typowa roślinność ruderalna, wykształcona na nieużytkach.

Najbliższe rzeczywiste otoczenie miejsca realizacji przedsięwzięcia stanowią: od strony północnej-tereny użytkowane rolniczo, droga krajowa nr 94, od strony wschodniej – tereny zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej na terenie zabudowanym, poza terenem zabudowanym tereny użytkowane rolniczo, od strony zachodniej – tereny zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej na terenie zabudowanym, poza terenem zabudowanym tereny użytkowane rolniczo, od strony południowej – tereny zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej na terenie zabudowanym, poza terenem zabudowanym tereny użytkowane rolniczo. Tren planowanej inwestycji położony jest poza obszarem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przedmiotem zamierzenia jest układ komunikacyjny o łącznej długości ok. 4200 m uwzględniający wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej, chodników i zjazdów z kostki betonowej, oświetlenia drogowego, kanału technologicznego oraz odwodnienia drogowego (kanalizacji deszczowej, rowów

drogowych).Celem inwestycji jest: poprawa zagospodarowania terenu pod kątem funkcjonalności i podniesienia estetyki; wykonanie nowych nawierzchni, a także usystematyzowanie i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu; poprawa nośności i jakości drogi; poprawa stanu odwodnienia drogi; Realizacja proponowanych założeń przyczyni się do stworzenia dogodnego skomunikowania terenów mieszkaniowych zlokalizowanych przy przedmiotowych drogach, poprzez dostosowanie dróg do wymaganych standardów technicznych i środowiskowych, obowiązujących przepisów prawa, wymogów techniczno-budowlanych, sanitarnych oraz BHP.

Planowane jest zajęcie terenu o pow. ok. 12 ha. Działki obejmujące przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie: nr 209/8, 210, 37/2 obręb Olszanka, 261/1, 261/4, 307, 233, 261/3, 183, 464, 483 (obręb Gierszowice), 11/5, 11/9, 211, 223/6, 223/5, 86/14, 38/1, 60/3, 61/5, 61/4, 61/2, 221, 20/2, 20/1, 19, 18, 17, 16, 15/2, 15/1, 14/1, 14/2, 13/5, 13/8, 236, 237/1, 21/1, 219, 35, 36, 37/3, 220, 58, 59(obręb Olszanka) 5, 9, 10, 23, 232/1, 232/2, 231/1, 231/2, 230, 203/2, 203/1, 237, 238, 234, 203/3, 235, 203/4, 203/5, 239/2, 239/1, 203/6, 221, 203/7 , 220/2, 240, 241, 219, 218, 217/4, 217/3, 216, 215, 203/8, 242, 243, 203/9, 244, 248/1, 248/4, 249 245, 200, 246, 261/5, 248/3, 247, 250/4, 250/3, 250/1, 251/3, 251/4, 190/1, 252, 253, 254, 255/1, 256, 255/2, 257, 258, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477/1, 485/1, 484, 477/2, 478, 479, 480, 481, 482, 518, 515, 514, 513, 500, 485/2, 462, 461, 460, 459, 458, 262/2, 262/1, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279/2, 280/3, 280/1, 281/1, 281/2, 282, 283/5, 284, 285/2, 285/1, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 293, 294, 295, 269, 297, 298, 299/1, 300/8, 301, 302, 303, 304, 305, 308, 309/1, 309/3, 309/6, 310, 306/1, 205, 235 (obręb Gierszowice).

Zakładane parametry techniczne: klasa drogi - droga powiatowa klasy Z; długość – ok. 4200 m; prędkość projektowana (przyjęta) - 40 km/h; szerokość jezdni – zmienna od 4,50 m do 6,00 m (z poszerzeniami na łukach); wzdłuż drogi zaprojektowano chodniki lub pobocza. Powierzchnia jezdni bitumicznej zajmuje około 25 000 m², a powierzchnia chodników około 3200 m².W ramach opracowania zostanie wykonana nowa konstrukcja nawierzchni – bitumiczna i z kostki betonowej oraz nawierzchnia zjazdów i chodników z kostki betonowej. Planowana konstrukcja jezdni: Droga publiczna: warstwa ścieralna – beton asfaltowy gr. ok. 4 cm, warstwa wiążąca – beton asfaltowy gr. ok. 5 cm, podbudowa zasadnicza - beton asfaltowy gr. ok. 7 cm, podbudowa pomocnicza - kruszywo łamane gr. ok. 20 cm. Odwodnienie drogi projektuje się za pomocą odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych do projektowanej kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych. W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji może zajść konieczność przebudowy kolidujących sieci uzbrojenia terenu. Prace związane z inwestycją prowadzone będą za pomocą tradycyjnych technologii, przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego, takiego jak m.in. koparki, spycharki ładowarki oraz urządzenia wibracyjne do zagęszczania, a także pojazdy służące do transportu. Podczas robót będą wykorzystywane materiały posiadające wszystkie wymagane

certyfikaty dopuszczenia stosowania. Powstałe odpady, nienadające się do ponownego zastosowania na terenie budowy, gromadzone będą w odpowiednio do tego przygotowanych miejscach, a następnie transportowane do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania. Ilości zdejmowanego humusu będą znikome i nie będzie on wykorzystywany do zagospodarowania na terenie inwestycji, ponieważ na całej szerokości jest zaprojektowana droga. Na terenie przeznaczonym pod inwestycję zostanie usunięta zieleń kolidująca z zadaniem i w złym stanie sanitarnym, za pomocą sprzętu mechanicznego.

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. W fazie realizacji należy spodziewać się wystąpienia następujących negatywnych oddziaływań w zakresie czystości powietrza: wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych, głównie NO_x, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie (przebywające na placu budowy oraz dostarczające materiały budowlane), wzrost emisji pyłów, związany z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów, wzrost emisji LZO ulatniających się z farb i lakierów używanych podczas prac wykończeniowych (np. malowanie znaków poziomych). Przedsięwzięcie na etapie realizacji (oraz ewentualnej likwidacji) będzie wykorzystywało następujące zasoby środowiska: woda: przybliżone zużycie wody na potrzeby technologiczne i obsługi zaplecza budowy wynieść może w przybliżeniu ok. 3,5 m³/dobę, energia elektryczna: na etapie przebudowy niezbędna będzie do realizacji prac budowlanych to ok. 250 kWh, paliwa (gaz, olej, węgiel): wystąpi zapotrzebowanie jedynie na olej napędowy, szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa na etapie przebudowy wynosi ok. 50 ton oraz m. in. piasek, kruszywo naturalne/frakcjonowane, beton, mieszanki mineralno-asfaltowe. Prace budowlane objęte inwestycją będą prowadzone w możliwie najbardziej racjonalny sposób, tak by ograniczyć ilość energii i paliw niezbędnych do napędu maszyn w fazie realizacji inwestycji. Aby zminimalizować oddziaływanie, maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe powinny mieć dobry stan techniczny i spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki. Określenie ilości zanieczyszczeń emitowanych podczas prowadzenia prac jest na tym etapie niemożliwe, jednak organizacja etapu przebudowy nie będzie stanowić zagrożenia dla standardów jakości powietrza. Na zapleczu magazynowane będą materiały budowlane, które należy składować jedynie w niezbędnych ilościach, zabezpieczając jednocześnie przed pyleniem przy wietrznej pogodzie. Materiały sypkie na teren inwestycji należy transportować w opakowaniach, pojazdami do tego przystosowanymi, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym; ograniczyć do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym; ograniczyć prędkości ruchu pojazdów w rejonie zadania; szybko zagospodarowywać odsłoniętą powierzchnię gruntu (ograniczenie pylenia). Emisja będzie

miała charakter lokalny, a zasięg jej oddziaływania, ze względu na krótkotrwały okres prowadzenia prac, będzie trudny do oszacowania. Nie przewiduje się, by emisja powodowała trwałe zmiany stanu aerosanitarnego terenu poza wyznaczonym placem budowy. Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia będzie związana z emisją typowych gazowych i pyłowych zanieczyszczeń komunikacyjnych powstałych w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów. Według szacowanych informacji zawartych w KIP, budowa drogi dojazdowej w pasie istniejącej drogi gruntowej i rozbudowa drogi gminnej, nieznacznie wpłynie na zwiększenie ruchu pojazdów poruszających się w pasie tej drogi, natomiast w wyniku realizacji przedsięwzięcia poprawi się stan techniczny obecnie istniejącej drogi gruntowej i przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego, co w efekcie ograniczy emisję zanieczyszczeń do powietrza. Zgodnie z zapisami „Rocznej oceny jakości powietrza w województwie opolskim Raport wojewódzki za rok 2022”, wykonanej w Wydziale Monitoringu Środowiska w Opolu Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, przedmiotowe przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami przekroczeń standardów jakości powietrza. W rejonie lokalizacji inwestycji wystąpią okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Hałas powstający na etapie realizacji będzie krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest w odległości ok. 6 m od przedmiotowej drogi (zabudowa mieszkaniowa w zlokalizowana wzdłuż projektowanych dróg). Prowadzenie robót budowlanych odbywać się będzie wyłącznie w godzinach dziennych tj. 6:00 do 22:00. Na etapie eksploatacji źródłem emisji hałasu będzie ruch pojazdów. Poprawa stanu technicznego jezdni wpłynie bezpośrednio na poprawę technicznych parametrów i zwiększenie płynności ruchu drogowego, czego skutkiem będzie zmniejszenie natężenia hałasu komunikacyjnego, spełnianie ww. kryteriów nie spowoduje całkowitej eliminacji uciążliwości hałasowych na terenach otaczających teren inwestycji, należy jednak pamiętać, że proces realizacyjny będzie ograniczony w czasie, a po jego zakończeniu wszystkie niedogodności ustaną. Na etapie realizacji inwestycji, podczas prac budowlanych będą powstawać nieznaczne ilości odpadów związanych z pracami budowlanymi i z zatrudnieniem dróg pracowników z grupy 17 katalogu odpadów(odpady z remontów i przebudowy i przebudowy dróg w ilości ok. 5000 Mg, gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 01 81, 17 05 04, 20 01 03 w ilości ok. 100 000 Mg). Powstałe odpady będą selektywnie magazynowane w przeznaczonych do tego pojemnikach i gromadzone w wyznaczonych do tego miejscach. Wykonawca robót będzie odpowiedzialny za prawidłowe gospodarowanie odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia, w tym za przekazywanie odpowiednim podmiotom wyspecjalizowanym w zakresie gospodarki odpadami. W trakcie eksploatacji drogi inwestor nie przewiduje powstania znacznych ilości odpadów. Jedyne odpady pochodzić będą z prowadzenia prac

porządkowych z grupy 20 (odpady z czyszczenia ulic i posesji) ok. 2 Mg/rok. Odpady powstałe na tym etapie będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i przekazane uprawnionym jednostkom. Zakres przedsięwzięcia nie narusza siedlisk roślin i zwierząt chronionych, które nie występują w bezpośrednim sąsiedztwie. Jednakże podczas prowadzenia prac dążyć się będzie do maksymalnej redukcji emisji zanieczyszczeń z urządzeń i maszyn używanych do prowadzenia prac. W fazie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na faunę i florę występującą na omawianym terenie. Zauważyć należy, że układ komunikacyjny nie będzie stanowić nowego elementu najbliższego otoczenia, więc lokalnie występujące zwierzęta zdążyły się przystosować do jego funkcjonowania. Etap eksploatacji nie wymaga wykorzystania wody oraz innych surowców. Podczas budowy powstaną niewielkie ilości ścieków socjalno- bytowych związanych z potrzebami pracowników budowy. Na czas robót budowlanych, na terenie budowy zostanie zainstalowany przenośny sanitariat typu toi-toi. Funkcjonowanie drogi będzie wiązało się z oddziaływaniem na środowisko gruntowo -wodne poprzez wody opadowe i roztopowe, spływające z utwardzonych powierzchni. Ścieki deszczowe z terenu inwestycji będą spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12.07.2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311).

Zgodnie z obowiązującym podziałem Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP) analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicy jednostki JCWP - Sadzawa o kodzie RW60000101331149. Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz 335) JCWP została oceniona jako naturalna część wód. Stan wód zlewni określono jako zły. JCWP została oceniona jako zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest umiarkowany potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny. Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie JCWPd nr 109 o kodzie PLGW6000109, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan techniczny oraz dobry stan ilościowy. Teren inwestycji nie znajduje się na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi. Po przeanalizowaniu załączonej dokumentacji uwzględniając rodzaj, skalę oraz charakter przedsięwzięcia, przy zachowaniu rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, nie przewiduje się negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód powierzchniowych, podziemnych oraz nieosiągnięcie celów środowiskowych. Przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy pkt 1-4, 6-9 z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie

przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn.zm), a zatem nie będzie naruszać obowiązujących w stosunku do nich zakazów. Przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem opolskich obszarów Natura 2000, a tym samym poza siedliskami przyrodniczymi oraz poza stanowiskami gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których je wyznaczono. Najbliższe obszary chronione zlokalizowane są w następujących odległościach od miejsca realizacji przedsięwzięcia: obszar chronionego krajobrazu: Lasy Stobrawsko - Turawskie – w odległości ok. 15 km; Bory Niemodlińskie – w odległości ok. 11 km; parki krajobrazowe: Stobrawski Park Krajobrazowy – w odległości ok. 2,5 km, obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000: Grądy Odrzańskie – obszar siedliskowy - w odległości ok 2,5 km; Grądy Odrzańskie PLH020002 - w odległości ok. 2,5 km; rezerваты: Lubsza – w odległości ok. 12 km; Kokorycz – w odległości ok. 11 km; Przylesie – w odległości ok. 9 km; Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami projektowanych form ochrony przyrody oraz obszarami planowanych powiększeń form ochrony przyrody już istniejących - wyznaczonych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego. Inwestycja realizowana będzie poza obszarami o wysokich i szczególnie wysokich walorach fizjonomicznych krajobrazu wskazanych w opracowaniu pn.: Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony (K. Badora i K. Badora 2006). Inwestycja realizowana będzie poza zasięgiem korytarzy ekologicznych wyznaczonych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego na podstawie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz poza zasięgiem korytarzy wyznaczonych przez Instytutu Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży w 2011 r. we współpracy z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot. Ponadto, w wyniku analizy przedmiotowego wniosku organ ustalił, że w bezpośrednim sąsiedztwie, a zarazem w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują: obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, obszary górskie, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszary przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej. Ze względu na zakres prac oraz rodzaj i skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej i budowlanej. Biorąc pod uwagę zakres przedmiotowego przedsięwzięcia, w kontekście czynników atmosferycznych tj.: powodzie, nawalne opady deszczu, porywiste wiatry i burze, fale upałów i susze, katastrofalne opady śniegu i fale mrozu ocenia się, że nie wystąpi ryzyko związane ze zmianą klimatu. Inwestycja nie znajduje się w strefie szczególnego zagrożenia powodzią, co ograniczy możliwość wystąpienia katastrofy naturalnej. Ponadto, realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Przebudowa drogi wymaga rozbiórki istniejącej nawierzchni i konstrukcji drogi w celu położenie w

jej miejsce nowej twardej nawierzchni oraz rozbiórki elementów istniejącej infrastruktury drogowej, towarzyszącej i kolidującej. Oddziaływanie przedmiotowej drogi zakończy się z chwilą zakończenia jej użytkowania. Na rozpatrywanym terenie przedsięwzięcia i w obszarze jego oddziaływania, brak jest jakichkolwiek istniejących i planowanych do realizacji przedsięwzięć i instalacji, które mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływań z przedmiotową inwestycją. Ze względu na charakter przedsięwzięcia (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w otoczeniu terenu przedmiotowego przedsięwzięcia) inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Ponadto, uwzględniając ww. rozwiązania ocenia się, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie spowoduje wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym zagrożenia wynikającego z mogących powstawać emisji.

Po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, analizując wyżej opisane cechy przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 cyt. wyżej ustawy o oś stwierdzono, że nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na stan środowiska oraz zdrowie i życie ludzi.

Biorąc pod uwagę powyższe, w niniejszej decyzji Wójt Gminy Olszanka wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i określił w decyzji środowiskowej, warunki jak na wstępie.

Pouczenie:

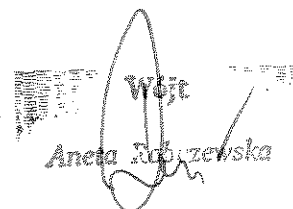
Od niniejszej Decyzji służy prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Opolu za pośrednictwem Wójta Gminy Olszanka w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

W trakcie biegu terminu odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna. Prawomocność decyzji musi zostać potwierdzona przez organ wydający decyzję, poprzez zamieszczenie w niej klauzuli stwierdzającej ostateczność.

Niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 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 2023 r. poz. 1094, z późn. zm.)

Otrzymuje:

1. Powiat Brzeski ul. Robotnicza 20, 49-300 Brzeg na ręce pełnomocnika Pana Przemysława Dłubały, ul. Sytki 5/2 Grodków 49-200 Grodków,
2. Strony postępowania poprzez Obwieszczenie art. 49 KPA
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Brzegu
5. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie


Wójt
Aneta Róbczewska

Załącznik nr 1. do decyzji z dnia 28.03.2024 r. IRIOŚ 6220.5.4.23 DSS

„Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1179 O w m. Gierszowice odc. od DK 94 do m. Olszanka”.

Przedmiotem zamierzenia jest układ komunikacyjny o łącznej długości ok. 4200 m uwzględniając wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej, chodników i zjazdów z kostki betonowej, oświetlenia drogowego, kanału technologicznego oraz odwodnienia drogowego (kanalizacji deszczowej, rowów drogowych). Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie i rozbudowie drogi w gminie Olszanka w powiecie brzeskim w województwie opolskim, w miejscu istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej z chodnikiem w terenie zabudowanym. Przedsięwzięcie zlokalizowane w północnej części gminy Olszanka, stanowić będzie drogę łączącą m. Olszanka i Gierszowice z drogą krajową nr 94. Przedmiotowa droga posiada połączenie z drogą wojewódzką nr 462 i drogą krajową nr 94 oraz drogami gminnymi publicznymi i wewnętrznymi. Celem inwestycji jest: poprawa zagospodarowania terenu pod kątem funkcjonalności i podniesienia estetyki; wykonanie nowych nawierzchni a także usystematyzowanie i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu; poprawa nośności i jakości drogi; poprawa stanu odwodnienia drogi; Realizacja proponowanych założeń przyczyni się do stworzenia dogodnego skomunikowania terenów mieszkaniowych zlokalizowanych przy przedmiotowych drogach, poprzez dostosowanie dróg do wymaganych standardów technicznych i środowiskowych, obowiązujących przepisów prawa, wymogów techniczno-budowlanych, sanitarnych oraz BHP. Planowane jest zajęcie terenu o pow. ok. 12 ha. Działki obejmujące przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie: nr 209/8, 210, 37/2 obręb Olszanka, 261/1, 261/4, 307, 233, 261/3, 183, 464, 483 (obręb Gierszowice), 11/5, 11/9, 211, 223/6, 223/5, 86/14, 38/1, 60/3, 61/5, 61/4, 61/2, 221, 20/2, 20/1, 19, 18, 17, 16, 15/2, 15/1, 14/1, 14/2, 13/5, 13/8, 236, 237/1, 21/1, 219, 35, 36, 37/3, 220, 58, 59 (obręb Olszanka) 5, 9, 10, 23, 232/1, 232/2, 231/1, 231/2, 230, 203/2, 203/1, 237, 238, 234, 203/3, 235, 203/4, 203/5, 239/2, 239/1, 203/6, 221, 203/7, 220/2, 240, 241, 219, 218, 217/4, 217/3, 216, 215, 203/8, 242, 243, 203/9, 244, 248/1, 248/4, 249 245, 200, 246, 261/5, 248/3, 247, 250/4, 250/3, 250/1, 251/3, 251/4, 190/1, 252, 253, 254, 255/1, 256, 255/2, 257, 258, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477/1, 485/1, 484, 477/2, 478, 479, 480, 481, 482, 518, 515, 514, 513, 500, 485/2, 462, 461, 460, 459, 458, 262/2, 262/1, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279/2, 280/3, 280/1, 281/1, 281/2, 282, 283/5, 284, 285/2, 285/1, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 293, 294, 295, 269, 297, 298, 299/1, 300/8, 301, 302, 303, 304, 305, 308, 309/1, 309/3, 309/6, 310, 306/1, 205, 235 (obręb Gierszowice). W drodze usytuowane są następujące sieci: wodociągowa; elektroenergetyczna; teletechniczna, kanalizacja sanitarna. Droga objęta inwestycją jest drogą o nawierzchni bitumicznej służącą do obsługi terenów przyległych oraz stanowiącą połączenie siedziby gminy z drogą krajową. Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i wnosi od około 7,5 m do około 15 m. Istniejąca droga posiada zniszczoną nawierzchnię bitumiczną oraz w terenie zabudowanym zdewastowane chodniki. Odwodnienie drogi jest powierzchniowe do istn. kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych i terenów przyległych. Projekt nie przewiduje przebudowy istniejących sieci bądź (przyłączy) zlokalizowanych w obecnym pasie drogowym, które nie stanowią kolizji z planowanym układem drogowym. Teren objęty inwestycją stanowi drogę bitumiczną w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej, zagrodowej i

terenów użytkowanych rolniczo. Okolice planowanej inwestycji obecnie jest nie zagospodarowana zielenią urządzoną. Występuje tu typowa roślinność ruderalna, wykształcona na nieużytkach. W związku z realizacją zadania może zaistnieć konieczność wycinki zieleni w zakresie ograniczonym wyłącznie do niezbędnego minimum. Ze względu na charakter planowanej inwestycji wykorzystanie zasobów naturalnych na tym terenie nie będzie w istotny sposób oddziaływać na środowisko w tym obszarze. Inwestycja nie wpłynie również na bioróżnorodność przedmiotowego obszaru. Prace związane z inwestycją prowadzone będą za pomocą tradycyjnych technologii, przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego, takiego jak m.in. koparki, spycharki ładowarki oraz urządzenia wibracyjne do zagęszczania, a także pojazdy służące do transportu. Podczas robót będą wykorzystywane materiały posiadające wszystkie wymagane certyfikaty dopuszczenia stosowania. Powstałe odpady, nienadające się do ponownego zastosowania na terenie budowy, gromadzone będą w odpowiednio do tego przygotowanych miejscach, a następnie transportowane do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania. Ilości zdejmowanego humusu będą znikome i nie będzie on wykorzystywany do zagospodarowania na terenie inwestycji, ponieważ na całej szerokości jest zaprojektowana droga. Na terenie przeznaczonym pod inwestycję zostanie usunięta zieleń kolidująca z zadaniem i w złym stanie sanitarnym, za pomocą sprzętu mechanicznego. W związku z realizacją zadania konieczne będzie usunięcie kilkunastu sztuk drzew i krzewów. Zakładane parametry techniczne klasy ulicy - droga powiatowa klasy Z; długość – ok. 4200 m; prędkość projektowana (przyjęta) - 40 km/h; szerokość jezdni – zmienna od 4,50 m do 6,00 m (z poszerzeniami na łukach); wzdłuż drogi zaprojektowano chodniki lub pobocza. Planowana konstrukcja jezdni: Droga publiczna Warstwa ścieralna – beton asfaltowy gr. ok. 4 cm, warstwa wiążąca – beton asfaltowy gr. ok. 5 cm, podbudowa zasadnicza - beton asfaltowy gr. ok. 7 cm, podbudowa pomocnicza - kruszywo łamane gr. ok. 20 cm. Odwodnienie drogi projektuje się za pomocą odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych do projektowanej kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych. W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji może zajść konieczność przebudowy kolidujących sieci uzbrojenia terenu. Żadne z planowanych do przebudowy elementów infrastruktury technicznej nie wchodzi swoim zakresem w ramy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019 r. oz. 1839.). Szczegóły przebudowy zostaną określone na etapie projektu budowlanego, po wstępnym uzgodnieniu rozwiązań geometrycznych branży drogowej. Inwestor zaplanował wykonanie rozbudowy i przebudowy układu komunikacyjnego na odcinku o łącznej długości ok. 4200 m, z utrzymaniem zakładanego przekroju. Bilans powierzchni: powierzchnia jezdni bitumicznej – ok. 25 000 m², powierzchnia chodników – ok. 3 200 m². Przedsięwzięcie na etapie realizacji (oraz ewentualnej likwidacji) będzie wykorzystywało następujące zasoby środowiska: woda: przybliżone zużycie wody na potrzeby technologiczne i obsługi zaplecza budowy wynieść może w przybliżeniu ok. 3,5 m³/dobę, energia elektryczna: na etapie przebudowy niezbędna będzie do realizacji prac budowlanych to ok. 250 kWh, paliwa (gaz, olej, węgiel): wystąpi zapotrzebowanie jedynie na olej napędowy, szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa na etapie przebudowy wynosi ok. 50 ton oraz m. in. piasek, kruszywo naturalne/frakcjonowane, beton, mieszanki mineralno-asfaltowe. Prace budowlane objęte inwestycją będą prowadzone w możliwie najbardziej racjonalny sposób, tak by ograniczyć ilość energii i paliw niezbędnych do napędu maszyn w fazie realizacji inwestycji. W celu ochrony powietrza atmosferycznego zachowana

zostanie dbałości o nie w trakcie prowadzenia budowy. Najistotniejszy wpływ na jakość powietrza w okresie realizacji będą miały roboty budowlane i transport materiałów sypkich. Materiały podczas transportu i składowania będą zabezpieczone przed pyleniem. W trakcie inwestycji emisja zanieczyszczeń w postaci pyłów związana będzie z przemieszczaniem mas ziemnych. Będzie ona miała charakter miejscowy oraz okresowy. Po zakończeniu budowy uciążliwość ta całkowicie ustąpi. Maszyny pracujące podczas realizacji inwestycji będą napędzane olejem napędowym. Zakłada się, że podczas budowy będą wykorzystywane: pojazdy ciężarowe z naczepami (przyczepami) dowożące materiały budowlane, frezarki, koparki, spychacze, walce gładkie i okółkowane do zagęszczania podłoża, zagęszczarki ręczne. Nadzór inwestorski, a także bezpośredni wykonawca robót, zadba o to, by w czasie prowadzenia budowy uciążliwość dla powietrza atmosferycznego ograniczyć do minimum poprzez prawidłową organizację placu budowy, dobór właściwego sprzętu i pojazdów oraz prawidłową ich eksploatację. Kierujący budową dbać będzie o stan techniczny używanego sprzętu, szczególnie o prawidłowe ustawienie silników wysokoprężnych, co jest konieczne dla wyeliminowania emisji sadzy respirabilnej. Urządzenia z silnikami spalinowymi nie będą przekraczać dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń. W fazie realizacji należy spodziewać się wystąpienia następujących negatywnych oddziaływań w zakresie czystości powietrza: wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych, głównie NOx, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie (przebywające na placu budowy oraz dostarczające materiały budowlane), wzrost emisji pyłów, związany z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów, wzrost emisji LZO ulatniających się z farb i lakierów używanych podczas prac wykończeniowych (np. malowanie znaków poziomych). Na podstawie założeń projektowych oraz przeznaczenia drogi (droga wewnętrzna) można stwierdzić, że stężenia zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji drogi nie będą miały wpływ na stan sanitarny powietrza w tym rejonie. W celu zabezpieczenia środowiska, zaplecze budowy zostanie wyznaczone poza miejscami podmokłymi. Naprawy sprzętu przeprowadzane będą za pośrednictwem wyspecjalizowanej firmy w jej warsztatach, a tylko sytuacjach wyjątkowych i koniecznych na terenie zaplecza budowy. W celu uniemożliwienia przedostania się substancji niebezpiecznych do gleb, wód powierzchniowych i podziemnych, silniki spalinowe, podręczny magazyn paliwa i smarów zostanie wyizolowany od gruntu przez wyścielenie odpowiednią folią używaną do ekranowania materiałów ropopochodnych. Niezbędna ilość paliwa i smarów powinna być przechowywana w szczelnych zbiornikach i w odpowiednio zabezpieczonym magazynie odizolowanym od otoczenia. Inne produkty stosowane do realizacji zadania jak np. farby czy smoła, będą znajdować się w miejscach zadaszonych zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi oraz przed podmywaniem terenu. Odpady socjalno-bytowe będą gromadzone w pojemnikach będących na wyposażeniu zaplecza budowy i wywożone na składowisko odpadów. Sprawy sanitarne pracownicy budowy będą realizować w szczelnych zbiornikach z zamkniętym wymiennym zbiornikiem na nieczystości. W takim przypadku nie występuje obawa o zanieczyszczenie środowiska. Na terenie budowy będą miały miejsce bezpośrednie mechaniczne przekształcenia środowiska, powierzchni ziemi i gleby. Zniekształcenie struktury gleb, które nastąpi w czasie przebudowy w związku z mechanicznym lub ręcznym zagęszczaniem gleb oraz poprzez ewentualne składowanie urządzeń i materiałów, może przyczynić się tylko w niewielkim stopniu do jej degradacji. Wody opadowe w trakcie prac budowy

będą spływały z placu budowy do gruntu w sposób naturalny infiltracja. Planowany plac budowy zorganizowany zostanie według standardów zapewniających pełną ochronę gleby, wód podziemnych i powierzchniowych. Realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na jakość gruntu oraz wód pod warunkiem zastosowania się do zaleceń opisanych w niniejszej dokumentacji. Niniejsza inwestycja jest obiektem typowym, nie wymagającym prowadzenia specjalistycznych robót geotechnicznych, w tym prowadzenia specjalistycznych prac związanych z zabezpieczeniem i odwodnieniem wykopów. Etap eksploatacji omawianej drogi gminnej będzie wiązał się głównie z oddziaływaniem na środowisko wodno-gruntowe poprzez wody opadowe i roztopowe, spływające z utwardzonych powierzchni. Przewiduje się również możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych, podczas których środowisko wodno-gruntowe otoczenia drogi może zostać zanieczyszczone substancjami chemicznymi (np. paliwami, olejami, smarami i innymi płynami eksploatacyjnymi) w wyniku awarii pojazdów lub kolizji drogowych. Sytuacja ta nie wiąże się z koniecznością poboru wody oraz powstawaniem ścieków socjalno-bytowych i przemysłowych. Ścieki deszczowe odprowadzane z terenu objętego przedmiotową inwestycją będą spełniać warunki określone w rozporządzeniu Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12.07.2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U 2019 poz. 1311). Wskaźniki jakości podczyszczonych wód opadowych nie będą przekraczać wielkości określonych w § 17 ust. 1 ww. rozporządzenia: substancje ropopochodne 15 mg/l, zawiesina ogólna 100 mg/l. Na etapie prac negatywne oddziaływania będą związane z pracą środków transportu i maszyn wykorzystywanych podczas prac. Będą to uciążliwości nieuniknione, ale okresowe, które ustaną po zrealizowaniu inwestycji. Emitowany hałas będzie oddziaływał na pracowników budowy, okolicznych mieszkańców, pracowników pobliskich firm oraz osoby przebywające chwilowo w rejonie inwestycji. Przy organizacji placu i planu budowy należy zwrócić szczególną uwagę na sprawność urządzeń przeznaczonych do prac i ich właściwą eksploatację. Urządzenia powinny spełniać kryteria dotyczące ich mocy akustycznej, wynikające z przepisów. Głośne prace budowlane będą wykonywane w porze dziennej (6:00-22:00). Przebudowa powinna być realizowana przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo, przy wykorzystaniu odpowiedniego, spełniającego normy sprzętu. Odległość od najbliższego obszaru chronionego akustycznie – ok. 6 m (zabudowa mieszkaniowa w zlokalizowana wzdłuż projektowanych dróg). Ograniczenie emitowanego hałasu oraz wibracji można także osiągnąć m. in. poprzez: izolowanie głośnych procesów i ograniczanie dostępu do obszarów zagrożonych hałasem, ograniczenie propagacji hałasu poprzez zastosowanie obudów i ekranów akustycznych, organizację pracy, ograniczającą czas przebywania w obszarach zagrożonych hałasem, planowanie hałaśliwych prac w takim czasie, aby narażona na hałas była jak najmniejsza liczba osób. Na etapie funkcjonowania drogi emisja hałasu będzie związana z ruchem samochodowym, jaki będzie się odbywał projektowanym odcinkiem drogi. Z uwagi na obciążenie przedmiotowej drogi ruchem samochodowym emisja hałasu nie będzie stanowiła uciążliwości dla środowiska. Poziom hałasu w porze dziennej i nocnej nie przekroczy wartości dopuszczalnych. W fazie realizacji inwestycji, w trakcie prowadzonych prac, powstawać będą odpady. Zleceniodawca prac zobowiązany jest do zabezpieczenia miejsc czasowego gromadzenia odpadów wytworzonych przez

Wykonawcę oraz opracować sposób ich gromadzenia: gromadzenie luzem, gromadzenie w szczelnych kontenerach i pojemnikach przeznaczonych do tego celu. Ponadto na etapie eksploatacji inwestycji będą powstawały odpady pochodzące z utrzymania zieleni, koszenia traw na poboczach 20 02 01 – odpady ulegające biodegradacji (skoszona trawa, gałęzie). Odpady te, zgodnie z ustawą z dnia 13.09.1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach będą zagospodarowane w regionie, w którym zostały wytworzone. Odpady magazynowane będą w warunkach uniemożliwiających negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych pojemnikach, kontenerach szczelnie zamykanych. Sposób magazynowania wytworzonych odpadów nie będzie negatywnie wpływał na dalsze procesy tj. odzysku czy unieszkodliwiania odpadów w specjalistycznych instalacjach poza terenem inwestycji. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na świat roślinny, zwierzęcy oraz krajobraz będzie bezwzględnie przestrzegana zasada priorytetu ochrony przyrody. Każde drzewo lub krzew nieprzeznaczone do wycinki a znajdujące się na terenie inwestycyjnym, w czasie budowy będzie odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniem. W fazie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na faunę i florę występującą na omawianym terenie. Z uwagi na wskazany zakres prac ograniczonych do istniejącego pasa drogowego oraz na znaczną odległość od obszarów chronionych w tym objętych siecią Natura 2000, nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na przedmioty ochrony obszarów, w tym Natura 2000 oraz ich integralność. Również poprzez brak wpływu na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych, które nie przecinają inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu na spójność sieci Natura 2000. W fazie eksploatacji oraz realizacji inwestycji nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania pól elektromagnetycznych na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Każde z oddziaływań na glebę, wody, powietrze atmosferyczne czy klimat akustyczny jest przenoszone automatycznie na okoliczne społeczeństwo jako użytkowników tych dóbr. Trzeba mieć na uwadze, że uciążliwości związane z inwestycją będą krótkoterminowe i miną wraz z zakończeniem prac. Na etapie realizacyjnym nie będzie miała wpływu na zmiany klimatu jak również nie będzie znacząco dotknięta ich skutkami, nie będzie przyczyniała się również do pogłębiania zmian klimatu. Nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu na lokalny, czy też ponadlokalny klimat. Dla projektowanej inwestycji nie planuje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, ponieważ nie zmienia ona standardów jakości środowiska.

MŁP
Aneta Kubacka