

DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 i art. 85 ust.1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska, oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227) oraz § 3 ust. 1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zmianami), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zmianami) po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Kole ,ul. Toruńska 200,62-600 Koło w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w związku z realizacją przedsięwzięcia pn.: „przebudowa drogi powiatowej Nr 3404P Olszówka- Głębokie- granica powiatu” po zaciągnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kole

stwierdzam:

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko
dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach **ustalam następujące środowiskowe uwarunkowania** dla przedsięwzięcia: „**przebudowa drogi powiatowej Nr 3404P Olszówka- Głębokie- granica powiatu**”

I. Rodzaje i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi powiatowej nr 3404P obejmująca odcinek od skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Olszówka do granicy powiatu na odcinku 5339,74 m przebiegającej w miejscu istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej. Przebudowa obejmuje działki oznaczone numerami: obręb Olszówka działka nr 268, obręb Głębokie działka nr 14, obręb Głębokie działka nr 111, obręb Głębokie działka nr 174/1, obręb Głębokie działka nr 82, obręb Głębokie działka nr 125/6 - częściowe zajęcie, obręb Grabina działka nr 15, obręb Grabina działka nr 88. Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez przebudowę skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 263 263 Słupca - Ślesin - Sompolno - Kłodawa -Dąbie oraz dwoma drogami gminnymi ujednolicenie szerokości nawierzchni jezdni, korektę łuków na skrzyżowaniach z drogami gminnymi, poprawę widoczności poprzez wycinkę drzew i krzewów, poprawa komfortu ruchu pojazdów i pieszych poprzez wyrównanie nawierzchni i uregulowanie szerokości poboczy oraz odwodnienie korpusu drogowego poprzez korektę przekroju poprzecznego i podłużnego nawierzchni oraz odmulenie rowów odwadniających. Stronami przedmiotowego postępowania są właściciele działek objętych planowaną inwestycją, oraz właściciele działek bezpośrednio graniczących z miejscem planowanego przedsięwzięcia. Liczba stron postępowania przekracza 20.

II. Wykorzystywanie terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

Etap eksploatacji inwestycji polegać będzie na użytkowaniu przebudowanej infrastruktury drogowej. Podstawowe parametry drogi:

kategoria drogi – powiatowa; klasa drogi - zbiorcza "Z"; szerokość jezdni- 5,00 mb; zatoka postojowa 2,5m; chodnik 1,5-2,0 m; wyspy dzielące 1,0-2,0 m dł. 10 m; szerokość poboczy 2 x 1,00 mb; przekrój poprzeczny – drogowy: spadek -jednostronny 4-7%, na łukach spadek - daszkowy 2% ; prędkość projektowa 50 km/h.

Inwestycja zlokalizowana będzie poza wyznaczonymi, oraz potencjalnymi obszarami Natura 2000, przekazanymi do Komisji Europejskiej. Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia są działania, które nie stanowią zagrożenia, jakie określono dla obszaru Natura 2000 – i zapisano w Standardowym Formularzu Danych. Rodzaj planowanej inwestycji, niewielka skala oddziaływania na środowisko, a także ponad 10 km. odległość od obszaru Natura 2000 wykluczają negatywne oddziaływanie na obszar chroniony. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie nie występują obszary podlegające prawnej ochronie, ustanowionej zgodnie z przepisami o ochronie przyrody, oraz ustawy prawo wodne.

Podczas fazy realizacji oraz eksploatacji przedmiotowej inwestycji należy zachować następujące warunki środowiskowe:

1. Zastosować urządzenia i rozwiązania techniczne, które w najmniejszy sposób ingerują w środowisko.
2. Ograniczyć uciążliwość przedsięwzięcia do granicy działek ewidencyjnych, na których będzie realizowana inwestycja.
3. Podjąć wszelkie wymagane środki zapobiegające negatywnemu oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
4. W trakcie prac budowlanych należy uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac oraz w jego bezpośrednim otoczeniu.
5. Ochronić przed zniszczeniem roślinność istniejącą w zasięgu działania inwestycji.
6. Przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji.
7. Stosować niezbędne środki techniczne i organizacyjne w celu utrzymania dróg dojazdowych i wyjazdowych z terenu inwestycji w czystości oraz ograniczających emisję pyłów w trakcie transportu materiałów budowlanych i prowadzenia prac budowlanych.
8. Sprzęt wykorzystywany podczas prowadzenia prac budowlanych musi być w pełni sprawny technicznie oraz musi spełniać wymogi dopuszczające go do użytku.
9. Prace budowlane mogą być prowadzone w porze dziennej w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰ z uwzględnieniem wymogów Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007r. Nr 120, poz. 826).
10. Wykopy ograniczyć do niezbędnego minimum.
11. Zmiany stanu wody na gruncie wynikające z realizacji inwestycji nie mogą szkodliwie wpływać na grunty sąsiednie.
12. Odpady powstające podczas prowadzonych prac inwestycyjnych zależnie od rodzaju zagospodarować zgodnie z wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (tj. Dz. U. z 2007r. Nr 39, poz. 251 ze zmianami) lub ustawy z dnia 13 września 1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (tj. Dz. U. z 2005r. Nr 236 poz.

- 2008 ze zmianami). Odpady należy segregować i gromadzić w przeznaczonych do tego pojemnikach oraz sukcesywnie wywozić z placu budowy.
13. Stosować oszczędną gospodarkę materiałową.
 14. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy należy odprowadzić do szczelnego zbiornika bezodpływowego.
 15. Po zakończeniu prac przywrócić teren do stanu, jaki panował przed realizacją inwestycji.
 16. Kontrolować zgodność założeń z realizacją prowadzonych prac.

W przypadku wykonywania działalności pogarszającej stan środowiska zostaną podjęte odpowiednie działania w celu wstrzymania takiej działalności do czasu zainstalowania urządzeń lub wykonania innych czynności zabezpieczających środowisko.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym

Do budowy należy zastosować technologie i materiały budowlane przyjazne środowisku, posiadające wymagane prawem certyfikaty i atesty.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

Nie dotyczy. Przedsięwzięcie nie spełnia warunków, o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczaniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2002r. Nr 58, poz. 535 ze zmianami).

V. Wymogi w zakresie ograniczenia trans granicznego oddziaływania na środowisko

Przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

VI. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Przedsięwzięcie nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

Powiatowy Zarząd Dróg w Kole zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w związku z planowaną „przebudową drogi powiatowej Nr 3404P Olszówka- Głębokie- granica powiatu” .

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączona została karta informacja o planowanym przedsięwzięciu, a także wypis z rejestru gruntów, Plan orientacyjny na mapie ewidencyjnej w skali 1:25 000 obejmującej przewidywany teren, na którym, nastąpi realizacja przedsięwzięcia wraz z terenem działek sąsiednich .

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięcia mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 ze zmianami) niniejsza inwestycja zaliczona została do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagana.

W dniu 10.04.2009 r. Wójt Gminy Olszówka zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kole o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, oraz określenia ewentualnego zakresu raportu OOS dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Organy opiniujące odstąpiły od konieczności sporządzenia raportu (Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak: RDOŚ-30-OO.II-66190-14/10/ks z dnia 11.02.2010, Opinia Sanitarna Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kole znak ON-NS-72/3-1/10 z dnia 18.01.2010 r.).

Odstąpienie od konieczności sporządzenia raportu poprzedzone zostało analizą przesłanek, wynikających z § 5 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004r. Nr 257, poz. 2573 ze zmianami). Na podstawie informacji zawartej w charakterystyce przedsięwzięcia ocenia się, iż w związku z realizacją planowanej inwestycji nie powinno dojść do kumulacji negatywnych oddziaływań na środowisko. Emisja hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń do powietrza powinna zostać ograniczona do czasu wykonywania prac budowlanych. Przedsięwzięcie nie zwiększy ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Organizacja robót budowlanych oraz zastosowane rozwiązania techniczne zminimalizują negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

Po przeanalizowaniu wpływu omawianej inwestycji na środowisko okazuje się jednoznacznie, że zysk dla środowiska naturalnego będzie zdecydowanie większy, niż skutki negatywnych oddziaływań związanych z jej realizacją.

W dniu 22.02.2010 r. Wójt Gminy Olszówka wydał postanowienie znak: 7624/DS.-1/10 o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu. Niniejsze postanowienie zostało zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Olszówka /www.olszowka.org.pl/, oraz na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Olszówka.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz uwzględniając wymogi w zakresie środowiska organ rozpatrzył przedmiotową sprawę w oparciu o załączone materiały oraz uzyskane opinie. Spełnienie środowiskowych uwarunkowań planowanej inwestycji, określonych w niniejszej decyzji, powinno spowodować zaprojektowanie przedsięwzięcia w taki sposób, by jego realizacja i eksploatacja zminimalizowała negatywne oddziaływanie na środowisko.

Reasumując, orzeczono, jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koninie wniesione za pośrednictwem Wójta Gminy Olszówka w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Wójt Gminy
/-/ Włodzimierz Fraszczyk

Załączniki decyzji stanowią:

- 1) charakterystyka przedsięwzięcia
- 2) karta informacyjna przedsięwzięcia
- 3) Plan orientacyjny w skali 1:25000

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg
ul. Toruńska 200, 62-600 Koło
2. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Poznaniu
ul. 28 Czerwca 1956r. 223/229, 61-485 Poznań
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kole, ul. Toruńska 72, 62-600 Koło.
3. BIP Urzędu Gminy Olszówka

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (tj. Dz. U. z 2006r. Nr. 225, poz. 1635)
Nie pobrano opłaty skarbowej - art. 7 pkt.2

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi powiatowej nr 3404P obejmująca odcinek od skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Olszówka do granicy powiatu na odcinku 5339,74 m przebiegającej w miejscu istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej. Przebudowa obejmuje działki oznaczone numerami: obręb Olszówka działka nr 268, obręb Głębokie działka nr 14, obręb Głębokie działka nr 111, obręb Głębokie działka nr 174/1, obręb Głębokie działka nr 82, obręb Głębokie działka nr 125/6 - częściowe zajęcie, obręb Grabina działka nr 15, obręb Grabina działka nr 88. Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez przebudowę skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 263 263 Słupca - Ślesin - Sompolno - Kłodawa -Dąbie oraz dwoma drogami gminnymi ujednolicenie szerokości nawierzchni jezdni, korektę łuków na skrzyżowaniach z drogami gminnymi, poprawę widoczności poprzez wycinkę drzew i krzewów, poprawa komfortu ruchu pojazdów i pieszych poprzez wyrównanie nawierzchni i uregulowanie szerokości poboczy oraz odwodnienie korpusu drogowego poprzez korektę przekroju poprzecznego i podłużnego nawierzchni oraz odmulenie rowów odwadniających.

Etap eksploatacji inwestycji polegać będzie na użytkowaniu przebudowanej infrastruktury drogowej. Podstawowe parametry drogi:

kategoria drogi – powiatowa; klasa drogi - zbiorcza "Z"; szerokość jezdni- 5,00 mb; zatoka postojowa 2,5m; chodnik 1,5-2,0 m; wyspy dzielące 1,0-2,0 m dł. 10 m; szerokość poboczy 2 x 1,00 mb; przekrój poprzeczny – drogowy: spadek -jednostronny 4-7%, na łukach spadek - daszkowy 2% ; prędkość projektowa 50 km/h.

Inwestycja zlokalizowana będzie poza wyznaczonymi, oraz potencjalnymi obszarami Natura 2000, przekazanymi do Komisji Europejskiej. Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia są działania, które nie stanowią zagrożenia, jakie określono dla obszaru Natura 2000 – i zapisano w Standardowym Formularzu Danych. Rodzaj planowanej inwestycji, niewielka skala oddziaływania na środowisko, a także ponad 10 km. odległość od obszaru Natura 2000 wykluczają negatywne oddziaływanie na obszar chroniony. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie nie występują obszary podlegające prawnej ochronie, ustanowionej zgodnie z przepisami o ochronie przyrody, oraz ustawy prawo wodne.

Karta informacyjna przedsięwzięcia

zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. (Dz.U. Nr 199, póź. 1227) o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia - przebudowa drogi powiatowej nr 3404P obejmuje odcinek od skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Olszówka do granicy powiatu na odcinku 5339,74m przebiegającej w miejscu istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej,
Skala - zakres przebudowy obejmuje wykonanie:

- a/ korektę profilu poprzecznego i podłużnego masą min.-bitumiczną ;
- b/ korektę łuków poziomych w planie i profilu poprzecznym (proste przejściowe:, łuki, poszerzenie, spadki poprzeczne) ;
- c/ skropienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni emulsją asfaltową szybkozspadawą 0,5 -06 kg/m² ;
- d/ wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego 0-12,8 mm gr.4 cm;
- e/ korektę włączenia drogi powiatowej w drogę wojewódzką nr 263 w zakresie sytuacyjnego spasowania osi
- f/ budowę chodnika dla pieszych od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 263 do szkoły podstawowej
- g/ budowę zatoki postojowej w obrębie szkoły podstawowej
- h/ korektę włączenia drogi gminnej w m. Głębokie
- i/ przebudowę i budowę przepustu drogowego w obrębie skrzyżowania z drogą woj. nr 263
- j/ usunięcie drzew i krzewów
- k/ ustawienie barier energochłonnych przy stawie w m. Głębokie
- l/ odtworzenie rowów przydrożnych ;
- ml wykonanie zjazdów do posesji i na pola uprawne / nawierzchnia tłuczniowa /;
- n/ ścinka, uzupełnienie i plantowanie poboczy gruntowych ;

Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez przebudowę skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 263 Słupca - Ślesin - Sompolno - Kłodawa -Dąbie oraz dwoma drogami gminnymi ujednolichenie szerokości nawierzchni jezdni, korektę łuków na skrzyżowaniach z drogami gminnymi, poprawę widoczności poprzez wycinkę drzew i krzewów, poprawa komfortu ruchu pojazdów i pieszych poprzez wyrównanie nawierzchni i uregulowanie szerokości poboczy oraz odwodnienie korpusu drogowego poprzez korektę przekroju poprzecznego i podłużnego nawierzchni oraz odmulenie rowów odwadniających.

(W punkcie tym należy wskazać na rodzaj przedsięwzięcia zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 póź 2573 ze zm.), jego podstawowe parametry techniczne (wymiary, średnice, moc), a także lokalizację względem istniejącej zabudowy.)

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną.

Powierzchnia - całkowita powierzchnia terenu przewidzianego do zajęcia w obrębie pasa drogowego - 27 000,00 m²

Zagospodarowanie - Na projektowanym odcinku droga przebiega w większości w terenie niezabudowanym, w dużej części wśród pól uprawnych; posiada nawierzchnię bitumiczną o średniej szerokości jezdni 5 m z pobocznymi gruntowymi, po której odbywa się ruch kołowy w obu kierunkach; na odcinku od 0+000,00 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 263 profil poprzeczny nawierzchni został wyrównany masą bitumiczną; na pozostałym odcinku zdeformowany przekrój poprzeczny i podłużny stwarzają znaczny dyskomfort w korzystaniu z drogi, zwłaszcza w trakcie i po opadach deszczu w okresie jesienno-wiosennym; na projektowanym odcinku występuje 6 łuków poziomych niesymetrycznych, zdeformowanych, źle wyprofilowanych i bez odcinków przejściowych; szerokość nawierzchni (5-6m), korony drogi (7,5-8m) i pasa drogowego (na większości odcinka drogi średnio 10-15m) zmienna. Działki na których znajduje się wydzielona droga ograniczona jest na całym odcinku granicami działek - pól uprawnych i łąk, gospodarstw rolnych z zabudową wolnostojącą jednorodziną.

W obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 263 droga powiatowa posiada przesuniętą oś jezdni w planie. (brak spasowania osi na skrzyżowaniu). W związku z budową chodnika w miejscowości Głębokie, zachodzi konieczność zajęcia części działki nr 125/6.

Pobocza i chodniki:

Na przeważającej długości droga posiada pobocza gruntowe zarośnięte trawą, częściowo zawyżone, o zmiennej szerokości - śr. ok. 10m. W miejscowości Głębokie na wysokości istniejących zabudowań (m.in. szkoła podstawowa, remiza) jednostronnie usytuowany chodnik dla pieszych. **Rowy przydrożne:**

- na większości projektowanego odcinka - płytkie i zarośnięte.

Zjazdy:

- wszystkie gruntowe; na projektowanym do budowy odcinku drogi to obustronne zjazdy na pola uprawne i łąki 5 zjazdy do okolicznych zabudowań i na drogi gruntowe wykonane systemem gospodarczym oraz z wbudowanymi przepustami o zmiennej 0 z rur betonowych wypełnionym gruntem do 75% " do oczyszczenia lub przebudowy).

Skrzyżowania:

- w km 2+427,26 **str.P** skrzyżowanie z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej;
- w km 2+760 obustronne skrzyżowanie z drogą o wojewódzką nr 263 Słupca - Ślesin - Sompolno - Kłodawa - Dąbie (km 90+936,00);
- w km 4+597 obustronne skrzyżowanie z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej;

W opracowaniu zastosowano rozwiązania zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, póź. 430) **Podstawowe**

parametry drogi

- kategoria drogi - powiatowa
- klasa drogi - zbiorcza "Z"
- szerokość jezdni- 5,00 mb,
- zatoka postojowa 2,5m
- chodnik 1,5-2,0 m
- wyspy dzielące 1,0-2,0m dł. 10m
- szerokość poboczy 2 x 1,00 mb,
- przekrój poprzeczny - drogowy
- spadek -jednostronny 4-7% na łukach
- spadek - daszkowy 2%
- prędkość projektowa 50 km/h

(W punkcie tym należy podać gabaryty planowanych obiektów budowlanych wraz ze wskazaniem jaki procent powierzchni działki zostanie wyłączony z powierzchni biologicznie czynnej (zbudowany). Ponadto wskazane jest porównanie dotychczasowego użytkowania terenu z planowanym jego zagospodarowaniem. Zalecane jest także wskazać, czy w ramach prowadzonych prac planuje się zniszczenie szaty roślinnej (np. wycinka drzew))

3. Rodzaj technologii

Projektowana do przebudowy droga została podzielona na 4 etapy, tj. :

1. I etap od km 0+000,00 do km 2+608,20 / Olszówka - Głębokie /
2. II etap od km 2+608,20 do km 2+915,16 / skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 263
3. III etap od km 2+915,16 do km 3+200,00 / odcinek od drogi wojewódzkiej do szkoły podstawowej /
4. IV etap od km 3+200 do km 5+339,99 / odcinek od szkoły podstawowej do granicy powiatu /

Przy realizacji przedsięwzięcia przyjęto, wykonanie prac metodą tradycyjną. Proponowane rozwiązania techniczno - technologiczne zapewniają dotrzymanie dopuszczalnych norm w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego.

Zanieczyszczenie powietrza w czasie wykonywania robót bitumicznych ograniczy się do spalania paliw (benzyny, oleju napędowego) napędzających maszyny i środki transportu. Zagrożenia występujące na miejscu budowy są stosunkowo niewielkie. W celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza gazami i oparami z mieszanki bitumicznej zaprojektowana została warstwa konstrukcyjna nawierzchni z betonu asfaltowego, która wymaga minimalnej ilości lepiszcza. Przy przewożeniu mieszanek zastosowane muszą być opony na środkach transportowych, które zabezpieczają przed zanieczyszczeniem powietrza gazami i oparami z asfaltów oraz zapobiegają stygnięciu masy. Z uwagi na liniowy charakter inwestycji oraz rygory związane z ograniczeniem czasu i odległości dostawy mas bitumicznych, należy zakładać brak potrzeby organizowania stałej bazy na placu budowy. Na czas budowy w celu zabezpieczenia przenikania do środowiska gruntowo - wodnego ścieków socjalno - bytowych wymagane jest ustawienie ubikacji suchych. Powstałe w trakcie budowy odpady należy zutylizować zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Przebudowa dróg powiatowych nr 3199P i 3427P nie wpłynie na zmianę stanu istniejącego w zakresie negatywnego oddziaływania na środowisko.

a/ nawierzchnia - odcinki proste :

- wyprofilowanie przekroju poprzecznego szer.5m i profilu podłużnego istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno-asfaltową(0-12,8 mm)
- wykonanie warstwy ścieralnej szer.5m z betonu asfaltowego (0-12,8 mm) gr.4 cm;
- na poszerzeniach (skrzyżowania) i przesunięciach jezdni w planie - koryto, podbudowa tłuczniowa 2-warstwowa : dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 31,5-63,00 mm o gr.15 cm + górna warstwa podbudowy z kłińca drogowego 0,5-31,5 mm gr.8 cm, klinowanie masą bitumiczną , w-wa wiążąca i ścieralna z betonu asfaltowego gr.4cm ;

b/ nawierzchnia - łuki poziome :

- wykonanie poszerzenia o szer. od 0,0m do 1.0m (koryto, podbudowa tłuczniowa 2-warstwowa : dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 31,5-63,00 mm o gr.15 cm + górna warstwa podbudowy z kłińca drogowego 0,5-31,5 mm o gr.8 cm, klinowanie podbudowy masą bitumiczną , w~wa wiążąca i ścieralna z betonu asfaltowego gr.4cm);
- wyprofilowanie przekroju poprzecznego i profilu podłużnego istniejącej nawierzchni (5,0m-,6,0m) mieszanką mineralno-asfaltową (0-12,8 mm)
- wykonanie warstwy ścieralnej szer. od 5,0m do 6,0m z betonu asfaltowego (0-12,8 mm) dla KR2 na całej szerokości jezdni gr.4 cm;

c/ zatoka postojowa :

- wykonanie nawierzchni o szer.2,5m jak na poszerzeniach (koryto, podbudowa tłuczniowa 2-warstwowa : dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 31,5-63,00 mm o gr.15 cm + górna warstwa podbudowy z kłińca drogowego 0,5-31,5 mm o gr.8 cm, klinowanie podbudowy masą bitumiczną, w-wa wiążąca i ścieralna z betonu asfaltowego gr.4cm);

d/ chodnik dla pieszych :

- wykonanie nawierzchni chodnika o szer. 1,5m i 2,0m z betonowej kostki brukowej gr. 8cm układanej na w-wie podsypki piaskowej gr.5cm i podbudowy betonowej z betonu B-10 gr. 10 cm.

e/ wyspy dzielące :

- wykonanie nawierzchni o szer. od 10m do 2,0m na dł.10,0m z betonowej kostki brukowej gr.8cm na podsypce piaskowo-cementowej gr.5cm i podbudowie betonowej z betonu B-15 gr.20cm

f/ połączenie międzywarstwowe nawierzchni :

- skropienie warstwy bitumicznej konstrukcji nawierzchni emulsją asfaltową szybkozestępną w ilości 0,5 kg/m²
- skropienie warstwy podbudowy tłuczniowej konstrukcji nawierzchni emulsją asfaltową szybkozestępną w ilości 0,6 kg/m² ;

Zaprojektowano budowę nawierzchni zjazdów wg KPED 03.82 i 03.83:

- nawierzchnia tłuczniowa gr.20cm, szer.5,0 m;
- pobocza gruntowe 0,5 m,
- istn. przepusty z rur betonowych o różnej 0 i różnej długości do demontażu; przy wykonywaniu nowych zjazdów projektuje się przepusty z rur PEHD Ø 300 mm.

Zaprojektowano rozbiórkę nawierzchni:

- w obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 263 uwzględniono likwidację części włączenia i jej rekultywację

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Z uwagi na istniejące warunki zagospodarowania terenu nie przewiduje się innych wariantów przedsięwzięcia. Alternatywą dla wariantu inwestycyjnego może być wariant bezinwestycyjny, pozostawiający przedmiotowe ciągi drogowe w dotychczasowym złym stanie, a więc z ubytkami w nawierzchni powodującymi drgania pojazdów, większe natężenie hałasu wywołane drganiami, nadmierną emisję spalin, wycieki oleju, zamulone rowy odwadniające itp.

(Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach konieczne jest przeprowadzenie analizy wariantów planowanego przedsięwzięcia. Najczęściej porównuje się ekologiczne skutki inwestycji ze sytuacją, która miałaby miejsce, jeśli by jej nie zaplanowano (tzw. wariant zerowy). Wariantowanie może też dotyczyć rodzajów technologii, rozwiązań technicznych itp., przy czym musi być jasne, które z tych rozwiązań są przedmiotem wniosku. W przypadku inwestycji liniowych wariantuje się także lokalizacja — przedstawiając np. wariant najkorzystniejszych przyrodniczo, społeczny czy inwestorski).

5. Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów paliw oraz energii

W czasie eksploatacji przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba wykorzystania surowców, materiałów, paliw i wody. Energia elektryczna wykorzystana będzie w ilościach niezbędnych do zasilania oświetlenia drogowego.

(Informacje tu zawarte będą wynikać zarówno z przyjętej technologii i zaprojektowanej zdolności produkcyjnej, jak również z uzgodnień zawartych pomiędzy wnioskodawcą a zakładem energetycznym, wodociągami, itp. Wskazane jest, aby szczegółowość tych danych była na poziomie projektu budowlanego lub przynajmniej jego założeń.)

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Przewidziane oddziaływanie na środowisko sprowadza się do oceny wpływu w zakresie zanieczyszczeń powietrza, hałasu, drgań i środowiska gruntowo - wodnego.

Przebudowa drogi powiatowej nr 3404P nie wpłynie na zmianę stanu istniejącego w zakresie

oddziaływania na środowisko.

Wykonanie wyrównania nawierzchni z betonu asfaltowego oraz ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego na istniejącej nawierzchni zmniejszy hałas oraz zapobiegnie spalaniu nadmiernej ilości paliw w pojazdach silnikowych, ponadto zmniejszy emisję wtórną zanieczyszczeń pyłowych z terenu drogi powstających na skutek wiatru i poruszających się pojazdów - zanieczyszczenie kurzem.

Wody opadowe na przebudowywanym odcinku prowadzone będą w sposób powierzchniowy do rowów odwadniających.

(Z punktu widzenia wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach informacje zawarte w tym punkcie będą miały kluczowe znaczenie. Należy tu wskazać działania, rozwiązania techniczne, których zastosowanie ma zapewnić, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia nie przekroczy standardów jakości środowiska poza granicami terenu, do którego posiada tytuł prawny inwestor lub nie spowoduje uciążliwości, tam gdzie tych standardów nie ustalono (np. w przypadku odorów). Rozwiązania te muszą być spójne z założeniami projektu budowlanego. Oznacza to, że rozwiązania takie jak osłony przeciwhałasowe, wentylacja[^] elektrofiltry, instalacje do odsiarczania, odazotowania spalin, separatory, osadniki, hermetyzacja obiektu itp. zostaną tu wymienione, jeśli urządzenia, instalacje czy technologia, które zostaną zastosowane (wskazane później w projekcie budowlanym) może spowodować ponadnormatywne oddziaływanie na środowisko (w przypadku hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód czy pól elektromagnetycznych)

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

(Należy tu uwzględnić konieczność dotrzymania standardów jakości środowiska, a tam gdzie ich nie ustalono, konieczność ograniczania uciążliwości (związanej choćby z odorami):

a) powietrze atmosferyczne

Emisja zanieczyszczeń wraz ze spalinami z pojazdów przejeżdżających, zwalniających, zatrzymujących się, emisja wtórna zanieczyszczeń pyłowych z terenu drogi powstających na skutek wiatru i poruszających się pojazdów, ulegnie poprawie w stosunku do istniejącego, w wyniku polepszenia stanu nawierzchni jezdni.

b) oddziaływanie na wody podziemne i powierzchniowe

W trakcie normalnej eksploatacji projektowana przebudowa nie spowoduje zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych

c) przyroda

W otoczeniu projektowanej przebudowy drogi znajdują się zabudowania gospodarcze z terenami zielonymi oraz pola uprawne. Planowane przedsięwzięcie nie niesie dla nich zagrożeń ponieważ znajdują się poza pasem drogowym. Jedynie w trakcie realizacji robót należy liczyć się z krótkotrwałymi uciążliwościami, do których należy zaliczyć:

- hałas spowodowany pracą maszyn budowlanych, pojazdów i urządzeń montażowych
- zanieczyszczenie powietrza powodowane spalinami z pracującego sprzętu
- zapylenie w czasie wykonywania prac ziemnych. Z uwagi na powyższe niedogodności, prace będą wykonywane wyłącznie w ciągu dnia.

d) hałas

Poprawa stanu nawierzchni będzie czynnikiem wygłaszającym, zmniejszającym natężenie hałasu.

e) krajobraz, estetyka

Przebudowa w znacznym stopniu wpłynie korzystnie na estetykę drogi i jej otoczenia, poprzez wytyczenie miejsc dla postoju pojazdów, postoju pojazdów komunikacji zbiorowej, budowę zjazdów o nawierzchni twardej na pola i do zabudowań, likwidację zastoisk wody opadowej, ujednolicenie szerokości jezdni, karczowanie pni drzew.

f) ocena wpływu przebudowy na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Przebudowa drogi wpłynie na znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie:

- dostosowania cech technicznych i geometrycznych drogi do funkcji i klasy drogi

- poprawy stanu technicznego nawierzchni jezdni
- budowy zjazdów o nowej, częściowo utwardzonej nawierzchni
- poprawę widoczności

Dotychczasowe natężenie ruchu na przedmiotowej drodze ma charakter lokalny. Nie przeprowadzano badań prognozujących przyszłe natężenie ruchu. Należy zakładać, że nie ulegnie ono zmianie w sposób znaczący.

8. Możliwe trans graniczne oddziaływanie na środowisko

(Punkt ten wypełnia się tylko wtedy, gdy zachodzą przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście trans granicznym.)

Punkt ten nie dotyczy innych przypadków.

Nie dotyczy

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach błotnych czy innych obszarach o płytkim zaleganiu wód gruntowych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich lub leśnych, obszarach objętych ochroną w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk i siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach Sieci Ekologicznej Natura 2000, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Najbliższe tereny sieci NATURA 2000 - Dolina Środkowej Warty znajdują się w odległości około 15 km.

(W punkcie tym należy odnieść się do wszystkich form ochrony przyrody (parki narodowe, rezerваты, parki krajobrazowe, pomniki przyrody, obszary Natura 2000, itp.), które znajdują się w pobliżu planowanego przedsięwzięcia lub mogą zostać narażone na jego oddziaływanie. W przypadku obszarów Natura 2000 zawsze należy wskazać odległość, w której znajdują się najbliższe siedliska i gatunki chronione w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Ponadto, w przypadku braku możliwości oddziaływania na te siedliska i gatunki zawsze należy ten fakt uzasadnić (nawet jeśli planowane przedsięwzięcie polega na budowie 50m odcinka kanalizacji wzdłuż asfaltowej drogi, a najbliższy obszar Natura 2000 znajduje się 20km dalej.)

