

OiSO.6220.12.2023.MD

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 775) w związku z art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym z kartą informacyjną przedsięwzięcia, złożonego przez Zarząd Powiatu Wrocławskiego z siedzibą przy ulicy Kościuszki 131, 50-440 Wrocław, w którego imieniu występuje pełnomocnik, na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej nr 1925D na odcinku od przystanku kolejowego PKP Nadolice Małe do m. Jeszkowice, gm. Czernica, powiat wrocławski, woj. Dolnośląskie, pod nazwą: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1925D na odcinku od przystanku kolejowego PKP Nadolice Małe do m. Jeszkowice, gm. Czernica wraz ze sprawowaniem nadzoru autorskiego”.

po zasięgnięciu opinii:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu – opinia znak: WOOŚ.4220.680.2023.WM.4 z dnia 24 stycznia 2024 r.,
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – opinia znak: WR.ZZŚ.5.4901.292.2023.KM z dnia 13 grudnia 2024 r. (data wpływu do urzędu: 18 grudnia 2023 r.),

stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej nr 1925D na odcinku od przystanku kolejowego PKP Nadolice Małe do m. Jeszkowice, gm. Czernica, powiat wrocławski, woj. Dolnośląskie, pod nazwą: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1925D na odcinku od przystanku kolejowego PKP Nadolice Małe do m. Jeszkowice, gm. Czernica wraz ze sprawowaniem nadzoru autorskiego”

jednocześnie nakładam na inwestora warunki korzystania ze środowiska na etapie realizacji inwestycji:

1. Wycinkę drzew kolidujących z inwestycją - w okresie od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej wykonaniem dokona oględzin pod kątem obecności miejsc lęgów ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania - wskaże dopuszczalny termin i/lub sposób prowadzenia prac. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
2. Wycinkę drzew kolidujących z inwestycją, zwłaszcza drzew o obwodach pni powyżej 50 cm, prowadzić (niezależnie od pory roku) pod nadzorem specjalistów chiropterologa i entomologa, którzy przed jej wykonaniem dokonają oględzin pod kątem obecności nietoperzy i owadów, a w przypadku potwierdzenia ich występowania - wskażą dopuszczalne terminy i sposoby prowadzenia wycinki.
3. Nie rzadziej niż raz dziennie (w trakcie realizacji inwestycji) kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla drobnych zwierząt, m.in. płazów (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu (tj. od 15 marca do 15 października), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym

ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.

4. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami drzewa i krzewy nie przewidziane do usunięcia, znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca prac, poprzez m.in.:
 - odeskowanie pni drzew do wysokości ok. 2,5 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczenia drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. maty słomiane lub trzciniowe),
 - wykluczenie możliwości lokalizowania ciągów komunikacyjnych i postoju maszyn oraz składowania materiałów budowlanych, ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. sole, oleje, paliwa) w obrębie rzutu korony drzew.
5. W miarę możliwości technicznych i terenowych projektowane przepusty przystosować do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt. Minimalne parametry przepustu winny wynosić: szerokość ok. 1,5 m, wysokość ok. 1,5 m. Przepusty winny być wyposażone w jedno lub obustronne półki o szerokości min. 0,5 m, wyniesione ponad zwierciadło średniej wody w przepuście, wykonane w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta. Półki winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach przepustu, a dojścia do półek powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:3. Powierzchnię półek przykryć warstwą ziemi, piasku lub matami z materiału pochodzenia naturalnego, np. matą kokosową, darniną.
6. Do nasadzeń w obrębie obszaru inwestycji wykorzystać rodzime gatunki drzew, np. dąb bezszypułkowy *Quercus petraea*, klon pospolity *Acer platanoides*. Nie stosować gatunków obcych i inwazyjnych.
7. Prace prowadzone w ramach planowanej inwestycji mogą być realizowane wyłącznie z użyciem sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego odpowiednie standardy jakościowe i techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych i innych.
8. Zaplecze budowy należy wyznaczyć na utwardzonej i uszczelnionej nawierzchni, zabezpieczającej środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami w postaci wycieków, pochodzącymi z wykorzystywanego sprzętu bądź składowanych materiałów. Należy wyposażyć je w sorbenty do natychmiastowej absorpcji ewentualnie rozlanych substancji ropopochodnych bądź innych.
9. Zaplecze budowy należy wyznaczyć z dala od rowów. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być okresowo (do czasu zakończenia budowy) wyścielone materiałem izolacyjnym.
10. W przypadku wystąpienia awarii skutkującej wyciekiem, należy go zneutralizować i związać przy użyciu sorbentu, który następnie należy przekazać do utylizacji jako odpad niebezpieczny. W przypadku zanieczyszczenia gruntu należy niezwłocznie zebrać warstwę zanieczyszczoną w celu ochrony przed infiltracją do poziomu wodonośnego i uzupełnić grunt do pierwotnego poziomu.
11. Obsługę pojazdów i maszyn związaną z użyciem substancji płynnych można prowadzić na zapleczu budowy pod warunkiem wyposażenia go w szczelną nawierzchnię zabezpieczającą środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi.
12. W przypadku stwierdzenia awarii sprzętu budowlanego jego pracę należy niezwłocznie przerwać, a ewentualne wycieki płynów eksploatacyjnych należy gromadzić w szczelnych pojemnikach ustawionych pod maszynami; do czasu odtransportowania do miejsca serwisowania uszkodzony sprzęt należy umieścić na terenie zaplecza budowy.
13. Odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w zamykanych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach, ustawionych w wyznaczonym miejscu

- o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania.
14. Ewentualne odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach, odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady niebezpieczne przekazywać uprawnionym odbiorcom, a miejsca ich magazynowania oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych.
 15. Pracownikom realizującym prace budowlane udostępnić ekologiczne sanitariaty typu toi toi.
 16. Zastosowane rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia przedmiotowej drogi muszą zagwarantować dotrzymanie standardów jakości środowiska gruntowo - wodnego, a co za tym idzie nie powodować przekroczeń wartości granicznych wskaźników jakości fizykochemicznych wód, ustalonych jako cele środowiskowe oraz odpowiadać warunkom określonym w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 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 r. poz. 1311).
 17. Realizacja inwestycji jest możliwa po uzyskaniu wszelkich wymaganych prawem zgód i uzgodnień w zakresie gospodarki wodnej.
 18. Prace powodujące zmiany stosunków gruntowo-wodnych należy maksymalnie skrócić w czasie.
 19. Zastosować rozwiązania technologiczne oraz materiały o odpowiedniej jakości, spełniające wymogi ochrony środowiska, które nie wpłyną na pogorszenie stanu środowiska wodnego.
 20. Konstrukcję przepustów zaprojektować tak, aby nie spowodowały istotnych zmian koryta rowu oraz warunków przepływu wód.
 21. Na etapie realizacji prac przy przepustach, należy zastosować zabezpieczenia minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na koryta rowów, szczególnie w zakresie zmętnienia wód.
 22. W przypadku odkrycia podczas prac budowlanych na terenie przedsięwzięcia sieci drenażowej, fakt ten należy zgłosić do spółki wodnej działającej na terenie gminy lub do związku spółek wodnych. W przypadku uszkodzenia działającego drenażu koniecznym będzie wykonanie przebudowy istniejącego systemu drenażowego w sposób umożliwiający jego dalsze działanie. Prace należy przeprowadzić pod nadzorem inspektora z odpowiednimi uprawnieniami.

UZASADNIENIE

Postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej nr 1925D na odcinku od przystanku kolejowego PKP Nadolice Małe do m. Jeszkowice, gm. Czernica, powiat wrocławski, woj. Dolnośląskie, pod nazwą: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1925D na odcinku od przystanku kolejowego PKP Nadolice Małe do m. Jeszkowice, gm. Czernica wraz ze sprawowaniem nadzoru autorskiego”, zostało wszczęte w dniu 19 października 2023 r. po otrzymaniu wniosku złożonego w dniu 3 października 2023 r. (uzupełnionego w dniu 19 października 2023 r.) przez Zarząd Powiatu Wrocławskiego, w którego imieniu występuje pełnomocnik. Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839) dalej jako r.p.z.o.ś., dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

- §3, ust. 1, pkt. 62 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;
- §3, ust. 2, pkt. 2 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach;

Jeżeli przedsięwzięcie kwalifikowane na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 r.p.z.o.ś polega na przebudowie drogi publicznej należy uznać, że jest ono inwestycją strategiczną wymienioną w art. 59a ust. 4 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) dalej jako ooś i zastosować wyłączenie ustalone w art. 64 ust. 2 pkt 3 ustawy ooś. Art. 59a ust. 4 ustawy ooś, zawiera katalog inwestycji strategicznych, dla których organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie prowadzi analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z postanowieniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Inwestycji strategicznych dotyczy też wyłączenie ustalone w art. 64 ust. 2 pkt 3 u.o.o.ś. Dla przebudowy drogi publicznej nie dokonuje się analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 64 ustawy ooś, pismami z dnia 24 października 2023 r. wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu w/w przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu opinią znak: WOOŚ.4220.680.2023.WM.4 z dnia 24 stycznia 2024 r., wyraził opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazało na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagań określonych w ust. 1-6 sentencji decyzji.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie opinią znak: WR.ZZŚ.5.4901.292.2023.KM z dnia 13 grudnia 2023 r. (data wpływu: 18 grudnia 2023 r.) wyraziło opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazało na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagań określonych w ust. 7-22 sentencji decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu nie przesłał w ustawowym terminie opinii dotyczącej konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji. Na podstawie art. 78 ust. 4 ooś, brak opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego traktuje się, jako brak zastrzeżeń dla w/w inwestycji.

Po zasięgnięciu opinii właściwych organów, Wójt Gminy Czernica stwierdził brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Warunki wskazane w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz w opinii

Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zostały w całości uwzględnione przez organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i przeniesione do niniejszej decyzji.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem zamierzenia do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o oś.

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

a) skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemne proporcje:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w miejscowości Jeszkowice, gminie Czernica, w powiecie wrocławskim, w województwie dolnośląskim. Początek przedmiotowej inwestycji stanowi rejon przystanku PKP Nadolice Małe, natomiast koniec rejon skrzyżowania z ul. Główną w Jeszkowicach. Istniejąca jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości od około 2,90 m do około 3,40 m, na wysokości mijanek od około 4,40 m do około 5,00 m. Nawierzchnia ta jest w złym stanie technicznym, o niewystarczającej nośności i parametrach technicznych.

W ramach niniejszego przedsięwzięcia planuje się m.in.: rozbudowę jezdni i doprowadzenie jej do parametrów normatywnych (szerokość, łuki poziome i pionowe), przebudowę i rozbudowę skrzyżowań, przebudowę zjazdów wraz z przepustami, przebudowę, budowę, reprofiliację i czyszczenie elementów odwodnienia - rowów drogowych, przebudowę kolidującego uzbrojenia terenu; wykonanie niezbędnej wycinki zieleni przydrożnej kolidującej lub zagrażającej bezpieczeństwu; wykonanie niezbędnych robót rozbiórkowych; wykonanie kanału technologicznego. Całkowita długość drogi o nawierzchni twardej wynosi około 1890 m. Droga będzie posiadała szerokość nominalną 6,0 m (na łukach poziomych zastosowano poszerzenia) oraz pochylnie daszkowe (na łukach poziomych jednostronnie). Ponadto przewidywane jest wykonanie obustronnych poboczy z destruktu asfaltowego o szerokości 1,0 m. Planowane jest wykonanie przebudowy istniejących zjazdów. Jako nawierzchnia podstawowa proponowany jest beton asfaltowy z dopuszczeniem betonowej kostki brukowej. Z racji tego, iż droga posiada obustronne rowy, pod zjazdami przewidywane jest wykonanie przepustów z rur PEHD wraz ze ściankami czołowymi. W miejscach występowania przepustów pod drogą zostaną wykonane bariery drogowe. W wypadku kolizji istniejącej infrastruktury technicznej (wodociągi, kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sieć energetyczna, rowy, sieć gazowa) z rozbudowywaną drogą, Inwestor zakłada wykonanie remontu/przebudowy tej infrastruktury. Ze względów ekonomicznych, jezdnia zostanie poprowadzona w taki sposób, aby zachować przebieg rowu po jednej ze stron.

b) powiązania 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:

Nie przewiduje się aby realizacja przedmiotowego zadania wraz z zadaniami zrealizowanymi i będącymi w realizacji prowadziła do skumulowania negatywnych oddziaływań na środowisko.

c) różnorodność biologiczna, wykorzystywanie zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Niezależnie od proponowanego wariantu na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie prowadzonych robót będzie wpływało bezpośrednio na roślinność, która koliduje z projektowanym przebiegiem drogi oraz w miejscach poruszania się sprzętu budowlanego. Jako główne zagrożenia w tym zakresie można wymienić:

- ziemnych, poruszaniem się sprzętu budowlanego (przekształcenie wierzchniej warstwy gleby wraz z występującymi w tym miejscu gatunkami roślinności);
- wpływ na stan siedlisk związany z wycinką drzew i krzewów.

Wpływ na szatę roślinną w fazie budowy ograniczy się do terenu, na którym faktycznie prowadzone będą roboty ziemne oraz prace budowlane. W wyniku przejazdu ciężkiego sprzętu, dowozu i składowania materiałów budowlanych, w wyniku prac lokalnie zniszczeniu ulegnie roślinność zielna, roślinność niska, trawiasta. Zniszczeniu mogą ulec stanowiska/siedliska gatunków roślin na obszarze przewidzianym pod projektowaną rozbudowę drogi czy place budowy. W pasie tym nastąpi zniszczenie szaty roślinnej oraz eliminacja zasiedlających je drobnych bezkręgowców – spowodowane głównie ingerencją w podłoże i jego przekształceniem.

Ujemne oddziaływanie inwestycji na środowisko wiąże się przede wszystkim z wycinką drzew i zakrzaczeń w strefie projektowanych prac. Drzewa i zakrzaczenia usunięte zostaną z pasa potrzebnego pod rozbudowę drogi.

Ingerencja w szatę roślinną jest nieunikniona. Z obserwacji wynika, że roślinność niska i zielna jest stale wykaszana. Największe znaczenie będzie miała wycinka drzew. Tylko w kilku przypadkach dotyczyć to będzie drzew dużych, rosnących wzdłuż istniejącej drogi.

d) emisja i występowanie innych uciążliwości:

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu oraz gazów i pyłów do powietrza związana głównie z prowadzeniem prac ziemnych oraz poruszaniem się pojazdów po terenie inwestycji w związku z transportem materiałów, surowców i maszyn. Prace realizowane będą w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, dlatego winny być prowadzone tylko w porze dziennej, w godzinach pomiędzy 6:00 a 22:00. Oddziaływania te będą miały charakter krótkotrwały, odwracalny i ustąpią po ich zakończeniu nie powodując trwałych zmian w środowisku. Dodatkowo inwestor zaproponował zastosowanie przenośnych ekranów akustycznych na odcinku zbliżającym się do terenów zabudowanych. Przy prawidłowo zaplanowanych pracach budowlanych, stosując sprzęt o dobrym stanie technicznym oraz wyposażeniu terenu budowy w sorbent, etap realizacji inwestycji nie powinien stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.

Na etapie eksploatacji inwestycji głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu będą pojazdy poruszające się po drodze. Natężenie ruchu kształtuje się na poziomie ok. 1591 pojazdów osobowych oraz ok. 153 pojazdów ciężarowych w ciągu doby. Najbliżej położone tereny chronione akustycznie znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji w sąsiedztwie ul. Głównej, tj. w odcinku rozpoczynającym planowaną inwestycję. Objęta opracowaniem droga przebiega w większości przez niezagospodarowane obecnie tereny. Biorąc pod uwagę zakres, rodzaj i cel inwestycji (zwiększenie poczucia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego

i użytkowników pojazdów oraz poprawa komfortu użytkowników drogi powiatowej), na etapie eksploatacji nie przewiduje się ryzyka przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wyznaczonych na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112.). Inwestycja nie powinna również spowodować przekroczenia dopuszczalnych wartości określonych w rozporządzeniu Ministra

Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16. poz. 87) oraz poziomów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 845).

e) ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Projektowana droga publiczna nie spowoduje powstanie ryzyka wystąpienia awarii oraz katastrof naturalnych i budowlanych.

f) ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:

W związku z realizacją inwestycji wytwarzane będą odpady o następujących kodach:

l.p.	Kod	Rodzaje odpadów
1	13 01	Odpadowe oleje hydrauliczne
2	13 02	Odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe
3	13 07	Odpady paliw ciekłych
4	15 01	Odpady opakowaniowe (włącznie z selektywnie gromadzonymi komunalnymi odpadami opakowaniowymi)
5	15 02	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne
6	17 01	Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)
7	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
8	17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06
9	17 01 82	Inne niewymienione odpady
10	17 02	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych
11	17 02 01	Drewno
12	17 03	Mieszanki bitumiczne, smoła i produkty smołowe
13	17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01
14	17 05	Gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębiania)
15	17 05 04	Gleba i ziemia w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03
16	17 05 06	Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05
17	17 09	Inne odpady z budowy, remontów i demontażu
18	17 09 04	Zmieszane odpady z budów, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03
19	20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji
20	20 02 02	Gleba i ziemia, w tym kamienie
21	20 03 01	Odpady niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne
22	20 03 03	Odpady z czyszczenia ulic i placów
23	20 03 99	Odpady komunalne wymienione w innych podgrupach

Odpady stałe i ciekłe wytwarzane w czasie trwania inwestycji, będą gromadzone selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w odpowiednich kontenerach i pojemnikach. Warunki, w których gromadzone będą odpady powinny zabezpieczać przed rozprzestrzenieniem się ich do środowiska oraz zostanie zapewniony ich sprawny odbiór przez odbiorców posiadających odpowiednie zezwolenia i koncesję na odbiór i utylizację odpadów. Ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do przenośnych, szczelnych kontenerów dla gromadzenia ścieków socjalno-bytowych, a następnie wywożone i utylizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Eksploatacja drogi będzie polegała na utrzymaniu jej w należyтым stanie technicznym gwarantującym bezpieczeństwo wszystkich użytkowników poruszających się po niej. Czyli będą to prace związane z zimowym utrzymaniem drogi, naprawy nawierzchni bitumicznej, uzupełnianie oznakowania poziomego i pionowego, utrzymanie urządzeń odwodnienia drogi (cieki prefabrykowane, kanalizacja). W trakcie tych prac będą powstawały następujące odpady z grupy nr 20, rodzaju 20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów. Odpady te będą pochodziły przede wszystkim z porządkowania poboczy drogi zanieczyszczonych zimowymi środkami utrzymania drogi, które są wykonywane w okresie wczesno wiosennym. Ilość odpadów tego rodzaju jest uzależniona od warunków eksploatacji drogi, lecz nie powinna przekroczyć 5 Mg/rok na analizowanym odcinku drogi. Powstające odpady w wyniku funkcjonowania analizowanej drogi powiatowej nie stwarzają zagrożenia dla środowiska ze względu na ich rodzaj i ilość oraz proponowaną gospodarkę nimi. Właściwy sposób ich usuwania, magazynowania i unieszkodliwiania gwarantował będzie brak negatywnego oddziaływania na środowisko w każdym z jego komponentów.

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

Lokalizacja, rodzaj i parametry przedsięwzięcia eliminują możliwość wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na zdrowie ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym 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:

Inwestycja nie będzie zlokalizowana na terenie obszarów wodno – błotnych oraz o płytkim zaleganiu wód.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Inwestycja nie będzie zlokalizowana w obszarze wybrzeży i środowisku morskim;

c) obszary górskie lub leśne:

Inwestycja nie będzie zlokalizowana w obszarze górkim ani leśnym;

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

Na terenie inwestycji nie znajdują się strefy ochronne ujęć wód. Teren inwestycji znajduje się poza obszarem ochronnym zbiorników wód śródlądowych.

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

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody - w rozumieniu art. 6 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.). W obrębie terenu inwestycji znajdują się rowy melioracyjne/ciek wodny, a w jego sąsiedztwie obszar leśny. Najbliżej położony obszar chroniony: obszar specjalnej ochrony ptaków Grądy Odrzańskie (PLB020002) znajduje się w odległości ok. 2 km. W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się główne korytarze ekologiczne.

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

Chrząstawa Mała i Wielka to wieś z obszarem objętym strefą OW ochrony konserwatorskiej dla zabytków archeologicznych oraz pojedynczymi stanowiskami archeologicznymi objętymi nadzorem archeologicznym.

h) gęstość zaludnienia:

Na terenie gminy gęstość zaludnienia wynosi ok. 275 osób na km² (stan na 2021 r.);

i) obszary przylegające do jezior:

Nie występują na przedmiotowym terenie;

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Nie występują na analizowanym terenie;

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach jednostki planistycznej gospodarowania wodami - jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) - Kanał Graniczny o kodzie RW600015136769 - ta JCWP została oceniona jako naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem wyznaczonych dla niej celów środowiskowych. Wyznaczone dla niej cele środowiskowe to umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [MIR, MMI]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla tej JCWP ustalono odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, które jest związane z nieosiągnięciem celów środowiskowych JCWP w zakresie wskaźników: MIR, MMI, benzo(a)piren(w). Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie JCWPd nr 96 o kodzie PLGW600096, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona

jako niezagrażona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan chemiczny oraz dobry stan ilościowy. Teren inwestycji nie znajduje się na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi. Część działek inwestycyjnych położonych jest na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) 320 - Pradolina rzeki Odra (S Wrocław).

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.):

a) zasięg oddziaływania – obszar geograficzny i liczba ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Inwestycja nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na obszar geograficzny oraz ludność;

b) transgraniczny charakter oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Nie występuje transgraniczne oddziaływanie na elementy przyrodnicze;

c) wielkość i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia, ze względu na jego charakter i skalę, nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie istotnie negatywnie oddziaływać na środowisko;

d) prawdopodobieństwo oddziaływania:

Na podstawie przeprowadzonej analizy zgromadzonej dokumentacji, biorąc pod uwagę usytuowanie oraz skalę zamierzenia, przy uwzględnieniu nałożonych warunków, inwestycja nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary Natura 2000 oraz różnorodność biologiczną.

W fazie realizacji inwestycji pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić podczas wykonywania prac budowlanych spowodowane wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). W okresie rozbudowy wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego. Oznacza to możliwość przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w przypadku zabudowy zlokalizowanej przede wszystkim w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanych prac. Wibracje przy realizacji tras drogowych są powodowane pracą maszyn ziemnych, pracami nawierzchniowymi, pracą walców drogowych. Widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkaset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie natomiast składowe o częstotliwościach do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny nawet znacznie oddalone od trasy drogowej. Oddziaływania wibracji podczas budowy dróg mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie, a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych. Będzie występowało zanieczyszczenie powietrza, powodowane przez pracę maszyn drogowych i samochody ciężarowe - powodujące emisję spalin oraz przez roboty ziemne -

powodujące powstanie pyłu ziemnego. Prace związane z fazą rozbudowy drogi będą powodowały występowanie jedynie oddziaływań czasowych, bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji.

W fazie eksploatacji drogi źródłem emisji hałasu do środowiska będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przyjazdem samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu.

Biorąc pod uwagę wpływ natężenia ruchu na poziom hałasu oraz średnie natężenie ruchu na przedmiotowej drodze, nie przewiduje się, po zastosowaniu przedstawionych powyżej rozwiązań projektowych, przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w odniesieniu do terenów chronionych akustycznie i budynków mieszkalnych, mimo bliskiej odległości od terenu inwestycji. Nie przewiduje się również znaczącego oddziaływania przedmiotowej inwestycji w zakresie drgań - amplituda drgań przekazywanych przez podłoże na budynki znajdujące się w sąsiedztwie projektowanej drogi nie powinna przekroczyć dolnej granicy strefy drgań, na które będzie reagował budynek. Istotnym bezpośrednim zagrożeniem dla środowiska powodowanym przez ruch drogowy jest emisja spalin samochodowych;

e) czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania:

Oddziaływania na środowisko związane z fazą przygotowania przedsięwzięcia i budowy będą miały charakter odwracalny oraz krótkotrwały. Podstawowym środkiem zmniejszającym oddziaływanie planowanej inwestycji na etapie budowy powinna być właściwa organizacja robót, zaplecza budowy oraz postępowanie z urobkiem podczas wykopów.

Planowana inwestycja podczas eksploatacji nie powinna ponadnormatywnie oddziaływać na środowisko, żadne z emitowanych zanieczyszczeń nie powinno powodować przekroczenia wartości dopuszczalnej;

f) powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowanie 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:

Nie stwierdzono powiązań z innymi przedsięwzięciami, Nie przewiduje się aby realizacja przedmiotowego zadania wraz z zadaniami zrealizowanymi i będącymi w realizacji prowadziła do skumulowania negatywnych oddziaływań na środowisko.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

- wielkość zaplecza budowy zostanie ograniczona do minimum;
- podłoże zaplecza budowy zostanie zabezpieczone, tak aby w przypadku wycieku paliwa, smarów i innych środków chemicznych nie doszło do skażenia powierzchni ziemi, czy wód gruntowych i powierzchniowych;
- zostanie wyznaczone konkretne miejsce tankowania, mycia sprzętu budowlanego itp. Miejsce to powinno być odizolowane od podłoża za pomocą mat sorpcyjnych lub folii (odpornych na substancje ropopochodne);
- wykonawca będzie dysponował środkami powodującymi neutralizację ewentualnych wycieków ze sprzętu budowlanego w sytuacji awarii;

- sprzęt budowlany użyty do wykonania robót powinien być sprawny, spełniający normy przede wszystkim w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń do atmosfery i hałasu. Każdorazowo po zakończeniu robót w danym dniu sprzęt powinien być garażowany na wyznaczonym placu, gdzie winny być wykonywane wszelkie czynności naprawcze i obsługowe;
- potrzeby sanitarne ekipy prowadzącej budowę zostaną zapewnione w formie zaplecza socjalnego, aby zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem środowisko gruntowo wodne;
- dojazd sprzętu budowlanego oraz transport materiałów niezbędnych do wykonania robót będzie odbywał się przy wykorzystaniu istniejących głównych dróg dojazdowych, lokalnych dróg dojazdowych.
- prace ziemne zostaną zaplanowane jak największym pasem, najlepiej po trasach projektowanych obiektów, by ograniczyć zniszczenie powierzchni ziemi do minimum, a magazynowana ziemia zostanie zabezpieczona przed skutkami erozji wietrznej i wodnej;
- na terenie prowadzonych prac budowlanych nie będą pozostawiane odpady;
- drzewa i krzewy znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie robót, narażone na możliwość uszkodzenia zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem. Prace w pobliżu systemów korzeniowych i pni będą wykonywane ręcznie. Nie będą pozostawiane na dłuższy czas odkryte bryły korzeniowe drzew zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych prac budowlanych, aby nie dopuścić do przesuszenia;
- wycinka krzewów oraz prace budowlane w obrębie rowów zostaną przeprowadzone poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 15 października;
- transport materiałów i sprzętu będzie zorganizowany w sposób niepowodujący nadmiernych zniszczeń terenu oraz nadmiernej emisji hałasu i zanieczyszczeń do środowiska;
- w miarę możliwości będzie ograniczana koncentracja w jednym miejscu nadmiernej ilości maszyn i urządzeń pracujących równocześnie;
- czas pracy jałowej będzie ograniczany (na postoju, przy przerwach w pracy) silników spalinowych maszyn, urządzeń i środków transportu;
- teren po zakończeniu prac budowlanych będzie doprowadzony do porządku, wyplantowany i obsiany mieszkankami ziaren miejscowych gatunków traw;
- wykonawca bezwzględnie będzie stosował przepisy BHP.
- przemieszczanie mas ziemnych zostanie ograniczone do miejsc prowadzenia bezpośrednich prac budowlanych
- jeśli na terenie inwestycji stwierdzone zostaną masowe migracje płazów związane z okresem rozrodczym oraz dyspersją młodych, teren budowy zostanie zabezpieczony w taki sposób aby uniemożliwić płazom przedostanie się na teren, gdzie w wyniku prac byłyby zagrożone, stwierdzone płazy zostaną przeniesione w bezpieczne miejsce
- w trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie prowadzony nadzór przyrodniczy.

Po przeanalizowaniu, zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych tut. organ uznał, że przyjęte rozwiązania zapewnią ochronę środowiska zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji. Nie stwierdzono ryzyka wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, dlatego nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Mając powyższe na uwadze należało orzec jak w sentencji.

POUCZENIE

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Niniejsza decyzja traci ważność po upływie 6 lat od dnia, w którym stała się ostateczna.

Termin ten może ulec wydłużeniu o 4 lata, jeżeli inwestycja realizowana jest etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w niniejszej decyzji.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo do wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Zgodnie z treścią art. 127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 775) w trakcie biegu terminu do wniesienia 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 i prawomocna. W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Otrzymują:

1. Strony wg. wykazu stron (zgodnie z art. 49 KPA)
2. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie



Wp. WÓJTA
Sekretarz Gminy Czarnica
Marcin Gotański

Sprawę prowadzi: Małgorzata Dąbrowska, tel. 71 7265700

Załącznik do decyzji znak OiSO.6220.12.2023.MD

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej nr 1925D na odcinku od przystanku kolejowego PKP Nadolice Małe do m. Jeszkowice, gm. Czernica, powiat wrocławski, woj. Dolnośląskie, pod nazwą: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1925D na odcinku od przystanku kolejowego PKP Nadolice Małe do m. Jeszkowice, gm. Czernica wraz ze sprawowaniem nadzoru autorskiego”..

Celem przedmiotowego przedsięwzięcia jest zwiększenie poczucia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i użytkowników pojazdów oraz poprawa komfortu użytkowników drogi powiatowej.

W ramach niniejszego przedsięwzięcia planuje się:

- rozbudowę jezdni i doprowadzenie jej do parametrów normatywnych (szerokość, łuki poziome i pionowe),
- przebudowę i rozbudowę skrzyżowań,
- przebudowę zjazdów wraz z przepustami,
- przebudowę, budowę, reprofilację i czyszczenie elementów odwodnienia – rowów drogowych,
- przebudowę kolidującego uzbrojenia terenu,
- wykonanie niezbędnej wycinki zieleni przydrożnej kolidującej lub zagrażającej bezpieczeństwu,
- wykonanie niezbędnych robót rozbiórkowych,
- wykonanie kanału technologicznego.

Całkowita długość drogi o nawierzchni twardej wynosi około 1890 mb.

Droga będzie posiadała szerokość nominalną 6,0 m oraz pochylnie daszkowe. Ponadto przewidywane jest wykonanie obustronnych poboczy z destruktu asfaltowego o szerokości 1,0 m. Planowane jest wykonanie przebudowy istniejących zjazdów. Jako nawierzchnia podstawowa proponowany jest beton asfaltowy z dopuszczeniem betonowej kostki brukowej. Z racji tego, iż droga posiada obustronne rowy, pod zjazdami przewidywane jest wykonanie przepustów z rur PEHD wraz ze ściankami czołowymi. W miejscach występowania przepustów pod drogą zostaną wykonane bariery drogowe. W wypadku kolizji istniejącej infrastruktury technicznej (wodociągi, kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sieć energetyczna, rowy, sieć gazowa) z rozbudowywaną drogą, Inwestor zakłada wykonanie remontu/przebudowy tej infrastruktury. Ze względów ekonomicznych, jezdnia zostanie poprowadzona w taki sposób, aby zachować przebieg rowu po jednej ze stron. Prace na tych rowach zostaną ograniczone do reprofilacji i odmulania/oczyszczania.

Woda niezbędna do wykonywania robót dowożona będzie beczkowozami. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą odpowiednio przystosowanym transportem samochodowym.

Odwodnienie drogi odbywać się będzie, tak jak to miało miejsce obecnie, za pomocą spadków podłużnych poprzecznych do rowów przydrożnych. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą bez podczyszczania.

Wójt
Sektor Zarządzania
M. Golański



