

	
<b>Jednostka Projektowa:</b> Pracownia Projektowa Piotr Mosiek Mączniki, ul. Aleja Rzekty 34 63-460 Nowe Skalmierzyce	<b>Inwestor:</b> Gmina Ostrów Wielkopolski ul. Gimnazjalna 5 63-400 Ostrów Wielkopolski

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

<b>Nazwa zamierzenia budowlanego:</b>	<b>Budowa drogi gminnej nr 791173P</b> <b>- ul. Topolowej w Gorzycach Wielkich i ul. Leśnej w Topoli Małej</b>
<b>Lokalizacja obiektu budowlanego:</b>	<p>Jednostka ewidencyjna: 301704_2: Gmina Ostrów Wielkopolski  Obręb ewidencyjny: 0007 Gorzyce Wielkie  Arkusze Mapy: AR_3.  Ulica: Topolowa</p> <p>Obręb ewidencyjny: 0024 Topola Mała  Arkusze Mapy: AR_1  Ulica: Leśna</p> <p>Jednostka ewidencyjna: 301705_2: Gmina Przygodzice  Obręb ewidencyjny: 0012 Topola Wielka</p>
<b>Kategoria obiektu budowlanego:</b>	XXV
<b>Branża:</b>	drogowa

AUTOR KARTY	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN I SPECJALNOŚĆ	PODPIS
	mgr inż. Piotr Mosiek	w spec. inżynierskiej drogowej bez ograniczeń WKP/0290/POOD/21	

<b>Data i miejsce opracowania:</b>	Mączniki, lipiec 2024 r.
------------------------------------	--------------------------

**Egz. nr 1**

## Spis treści

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia .....	3
2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokryciu nieruchomością szatą roślinną ...	5
3. Okrycie szatą roślinną ( istniejącą i planowaną ) oraz określenie ewentualnych kolizji:	6
a) szata roślinna znajdująca się na terenie planowanej inwestycji.....	6
b) określenie ewentualnych kolizji planowanej inwestycji z istniejącą zielenią.....	6
4. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia).....	6
a) Faza budowy .....	8
b) Faza eksploatacji.....	9
5. Ewentualne warianty przedsięwzięcia .....	9
6. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii .....	10
a) Faza realizacji.....	10
b) Faza eksploatacja.....	10
7. Rozwiązania chroniące środowisko .....	10
e) Ochrona cieków wodnych .....	12
f) Ochrona gleby .....	12
8. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko .....	13
a) ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych .....	13
b) ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych.....	13
c) ilość, jakość i sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych .....	13
d) emisje do powietrza .....	13
e) emisje hałasu.....	13
f) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń .....	13
9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko .....	13
10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U.2020 poz. 55) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia oraz korytarze ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia .....	14
11. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej .....	14
12. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem .....	14
13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej .....	14
14. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami .....	15

15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko .....	17
16. Wpływ inwestycji na cele środowiskowe Planu Gospodarowania Wodami.....	17
17. 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 (w odniesieniu do art. 63 ust. 1 ustawy ooś):.....	18
a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek .....	18
b) Obszary wybrzeży i środowisko morskie.....	18
c) Obszary górskie lub leśne.....	18
d) Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych .....	18
e) 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, .....	18
f) Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone .....	19
g) Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.....	19
h) Gęstość zaludnienia .....	19
i) Obszary przylegające do jezior .....	19
j) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej .....	19

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Karta informacyjna sporządzona zgodnie z art. 43 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2023 poz. 1094) zawierająca w szczególności dane:

### 1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Budowa drogi gminnej nr 791173P - ul. Topolowej w Gorzycach Wielkich i ul. Leśnej w Topoli Małej

Przedsięwzięcie ma na celu budowę drogi gminnej na terenie miejscowości Gorzyce Wielkie i Topola Mała w gminie Ostrów Wielkopolski, z włączeniem do drogi wojewódzkiej na terenie miejscowości Topola Wielka w gminie Przygodzice. Droga gminna objęta projektem stanowi łącznik pomiędzy miejscowościami: Topola Wielka i Gorzyce Wielkie.

Inwestycja będzie realizowana na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U. 2024 poz. 725) bez planowanego podziału działek ewidencyjnych z przeznaczeniem na poszerzenie istniejącego pasa drogowego.

Początek budowy drogi znajduje się na skrzyżowaniu budowanej drogi gminnej z drogą wojewódzką nr 445, następnie trasa drogi biegnie w kierunku północno-zachodnim do połączenia z istniejącą nawierzchnią bitumiczną drogi gminnej w pobliżu zabudowań miejscowości Gorzyce Wielkie, stanowiącego koniec trasy budowy drogi.

Długość omawianego odcinka wynosi ok. 1,681 km. Zdecydowana większość drogi (99,4%) zlokalizowana jest na terenie gminy Ostrów Wielkopolski, obręb: Topola Mała i Gorzyce Wielkie.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określania rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839) przedmiotowa inwestycja kwalifikuje się jako przedsięwzięcie wymienione w §3 ust. 1 w/w rozporządzenia w punkcie 62, a więc przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Teren przeznaczony pod realizację inwestycji stanowią:

- ciąg komunikacyjny w postaci drogi gminnej gruntowej wraz ze skrzyżowaniami z drogami poprzecznymi tej samej kategorii: drogami gminnymi.
- włączenie do drogi wojewódzkiej nr 450 (nawierzchnia drogi wojewódzkiej: bitumiczna)

Tereny przyległe stanowią: las typu mieszanego, pola uprawne, grunty orne, zabudowa jednorodzinna oraz tereny przeznaczone pod budownictwo jednorodzinne.

Całość przedsięwzięcia jest planowana na terenie, który nie posiada uchwalonego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

Trasa drogi nie przekracza cieków naturalnych ani rowów.

Dane dotyczące działek, na których zlokalizowane zostanie przedsięwzięcie:

- Jednostka ewidencyjna: 301704\_2: Gmina Ostrów Wielkopolski
  - Obręb ewidencyjny: 0024 Topola Mała
    - Arkusz Mapy: AR\_1
    - Ulica: Leśna
    - Działka: 186
  - Obręb ewidencyjny: 0007 Gorzyce Wielkie
    - Arkusz Mapy: AR\_3.
    - Ulica: Topolowa
    - Działki: 1187/1,1214, 1236, 1369,
- Jednostka ewidencyjna: 301705\_2: Gmina Przygodzice
  - Obręb ewidencyjny: 0012 Topola Wielka
    - Działka: 109

Dane dotyczące działek, na które oddziaływać będzie przedsięwzięcie:

- Jednostka ewidencyjna: 301704\_2: Gmina Ostrów Wielkopolski
  - Obręb ewidencyjny: 0024 Topola Mała
    - Arkusz Mapy: AR\_1
    - Ulica: Leśna
    - Działki: 137, 138, 141/1, 149, 154, 155, 158, 159, 163/1, 164/1, 164/11, 164/12, 164/13, 164/14, 164/15, 164/16, 164/17, 164/18, 167, 168, 171, 172/5, 172/6, 172/7, 172/8, 172/9, 172/10, 172/13, 172/14, 172/15, 172/16, 172/17, 172/21, 172/22, 172/23, 172/24, 172/25, 172/26, 172/27, 172/31, 172/32, 172/33, 172/34, 172/35, 172/36, 179/3, 179/4, 179/5, 179/6, 179/7, 179/8, 179/9, 182, 183, 187/1, 187/2, 188, 189, 505/1, 505/2,
  - Obręb ewidencyjny: 0007 Gorzyce Wielkie
    - Arkusz Mapy: AR\_3.
    - Ulica: Topolowa
    - Działki: 1195/1, 1196/1, 1196/3, 1196/12, 1196/13, 1197, 1215, 1216/2, 1216/3, 1216/4, 1217, 1218, 1219, 1220, 1221/1, 1223, 1360, 1361, 1362, 1363, 1364, 1365, 1366, 1367, 1368, 1377/1, 1377/4, 1378, 1379, 1380, 1381/1, 1381/2, 1382/1, 1382/2, 1382/3, 1382/4, 1382/5, 1382/6, 1383/1, 1383/2, 1383/3, 1383/4, 1383/5, 1383/6, 1383/4, 1384, 1385/3, 1385/4, 1385/5, 1385/6, 1385/7, 1385/8, 1385/9, 1385/10, 1385/11, 1385/12, 1385/13, 1385/14, 1385/15, 1385/16, 1385/17, 1385/18
- Jednostka ewidencyjna: 301705\_2: Gmina Przygodzice
  - Obręb ewidencyjny: 0012 Topola Wielka
    - Działki: 91, 92, 93, 94, 95/1, 95/2, 95/3, 95/4, 95/5, 96, 97, 1873,

Na przedmiotowe przedsięwzięcie składają się:

- jezdnia jednoprzestrzenna szer. 5,0 m, nieograniczona krawężnikami o nawierzchni bitumicznej
- obustronne pobocza z kruszywa o szerokości 0,75 m,
- jednostronny rów przydrożny - wykonanie zjazdów zwykłych: (do posesji zabudowanych z kostki brukowej, do posesji niezabudowanych: z kruszywa)
- wymianę istniejących przepustów na elementy nowe wykonane z PP lub betonu o co najmniej tożsamej średnicy

- oczyszczenie i profilowanie dna i skarp istniejących rowów przydrożnych
- odcinkowe wykonanie rowów krytych w miejscach istniejących rowów krytych
- drenaż odwadniający

## Parametry drogi:

- Odcinek - km 0+000 ÷ 1+681
- Klasa drogi - D
- Nośność drogi - 115 kN/oś
- Kategoria ruchu - KR1
- Szerokość jezdni docelowa - 5,0 m
- Szerokość pobocza - 2×0,75 m
- Prędkość projektowa Min.  $V_p = 40$  km/h
- Spadek poprzeczny jezdni odcinek prosty – daszkowy 2%
- Przekrój drogi drogowy
- droga zamiejska
- kategoria drogi: gminna
- liczba jezdni głównych/liczba pasów ruchu na jezdni głównej: 1/2
- nawierzchnia drogi: bitumiczna
- pochylenie poprzeczne: 2% w kierunku krawędzi jezdni

## 2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokryciu nieruchomością szatą roślinną

Przedmiotowy obszar jest w terenie nieuzbrojonym w sieci infrastruktury:

- telekomunikacyjna (doziemna)
- energoelektryczna (doziemna i nadziemna: w tym sieć naziemna średniego napięcia przekraczająca poprzecznie jezdnię)
- wodociągowa

Obecnie droga na całym odcinku posiada nawierzchnię gruntową o szerokości ok. 3 m ÷ 3,5 m w przeciętnym stanie technicznym. Występują odcinki z nierównościami podłużnymi (koleiny).

Wzdłuż drogi, po obu jej stronach, zlokalizowany jest las typu mieszanego oraz pola uprawne. Wzdłuż drogi nie ma drogi dla pieszych ani drogi dla rowerów. Cały ruch samochodowy, rowerowy i pieszy odbywa się po jezdni gruntowej.

Odwodnienie drogi odbywa się na gruntowe pobocza i tereny zielone w pasie drogowym.

Bilans terenu przed i po realizacji przedsięwzięcia.

	Przed realizacją [m <sup>2</sup> ]	Po realizacji [m <sup>2</sup> ]
Pas drogowy – całość	17.800	17.800
Droga gruntowa	7.800	0
Jezdnia	0	8.800
Pobocza	0	2.300
Zjazdy	0	800
Zieleń	10.000	5.900

### **3. Okrycie szatą roślinną ( istniejącą i planowaną ) oraz określenie ewentualnych kolizji:**

#### **a) szata roślinna znajdująca się na terenie planowanej inwestycji**

Teren przedsięwzięcia, stanowiący pas drogowy, pokryty jest zielenią w postaci głównie traw i tym podobnych roślin porastających pobocza. W pasie drogowym rosną drzewa i krzewy wymagające usunięcia z powodu kolizji z projektowanymi rozwiązaniami.

Teren bezpośrednio sąsiadujący z terenem inwestycji pokryty jest roślinnością w zależności od swojego zagospodarowania. Pola uprawne wzdłuż drogi pokryte są roślinnością rolniczą, głównie uprawami zbóż. Na terenie gospodarstw rolnych wzdłuż drogi występuje roślinność ozdobna w postaci drzew i krzewów (głównie tuje, świerki, itp.) oraz drzewa owocowe. Są to w przeważającej części nasadzenia celowe właścicieli gruntów. Las sąsiadujący z przedsięwzięciem jest lasem typu mieszanego z przewagą lasu iglastego. Drzewa tworzące las rosną poza terenem pasa drogowego drogi gminnej objętej opracowaniem.

#### **b) określenie ewentualnych kolizji planowanej inwestycji z istniejącą zielenią**

Przy wykonaniu budowy drogi niezbędna będzie wycinka drzew wraz z karczowaniem w ilości łącznie 27 szt. o obwodzie od 23 cm do 310 cm. Przewidziane drzewa do wycinki znajdują się w istniejącym pasie drogowym i są zlokalizowane zbyt blisko projektowanych elementów drogi, która w ramach w/w inwestycji będzie wykonana lub w miejscu projektowych elementów. W ramach inwestycji oprócz budowy jezdni przewiduje się również budowę pobocza. Po wybudowaniu przedmiotowej inwestycji istniejące drzewa będą kolidować z projektowaną drogą. Ponadto po wykonaniu inwestycji istniejące zakrzewienie również będzie kolidować z drogą w związku z tym przewiduje się karczowanie krzewów na łącznej powierzchni równej 645 m<sup>2</sup>.

Inwestor przy wsparciu projektantów przeprowadził wizje terenowe ze szczególnym zwróceniem uwagi na potencjalne występowanie na obszarze inwestycji ptaków, zwłaszcza chronionych. Podczas przeprowadzonych wizji terenowych nie stwierdzono obecności gniazd ptaków, dziupli ani roślin chronionych. Stwierdzono występowanie ptaków występujących licznie na terenach miejskich i wiejskich, nie objętych ochroną. Gatunki te są stosunkowo częste, ich siedliska bytowania występują powszechnie na terenie kraju, nie posiadające dużej wartości przyrodniczej a planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na ich populację. Nie nastąpi ingerencja w zieleń znajdującą się poza pasem drogowym

Analiza drzew pod kątem lichenoflory i mszaków wykazała brak występowanie tych organizmów na drzewach zlokalizowanych na terenie przebudowywanej drogi. Jako powód braku tych organizmów należy wskazać zanieczyszczenie powietrza spowodowane dużym ruchem samochodowym na blisko położonej drodze krajowej. Mchy i porosty są bardzo wrażliwe na zanieczyszczenia, szczególnie na dwutlenek siarki, który hamuje ich rozwój.

Wycinka drzew i krzewów planowana jest poza okresem lęgowym ptaków.

W miejsce wycinanych drzew i krzewów planuje się nasadzenia kompensacyjne w ilości co najmniej równiej ilości usuwanych drzew i krzewów, jednak w miejscu gdzie nie będą kolidować z infrastrukturą drogową. Nasadzenia zostaną wykonane z użyciem gatunków rodzimych i miododajnych (np. lipa drobnolistna). Wykonanie nasadzeń kompensacyjnych nastąpi na gruntach stanowiących własność Inwestora – Gminy Ostrów Wielkopolski. Jeżeli nie będzie możliwe wykonanie tych nasadzeń na terenie, gdzie przeprowadzona zostanie wycinka drzew z powodów przestrzennych i technicznych jak również bezpieczeństwa ruchu drogowego nasadzenia zostaną wykonane na innym terenie

należącym do inwestora. Nasadzenia wykonane zostaną w miejscach bezkolizyjnych, gdzie będą mogły się przyjąć i rekompensować straty poniesione przez środowisko jednocześnie nie będąc narażonym na niekorzystne warunki np.: akty wandalizmu czy szkodliwe działanie soli drogowej w okresie zimowym.

#### Zestawienie drzew do wycinki

L.p.	Drzewo- obwód [cm]	Krzew- powierzchnia [m]	Gatunek	Nasadzenia zastępcze
1	42		Sosna czarna	1
2	33		Ligustr pospolity	1
3	36		Ligustr pospolity	1
4	46		Ligustr pospolity	1
5	40		Ligustr pospolity	1
6	40		Ligustr pospolity	1
7		3 m × 3 m	Bez czarny	
8		3 m × 4 m	Bez czarny	
9		4 m × 3 m	Bez czarny	
10		5 m × 1,5 m	Bez czarny	
11		2 m × 1,5 m	Bez czarny	
12		2 m × 2 m	Ligustr pospolity	
13	23		Bez czarny	1
14	23		Bez czarny	1
15	28		Bez czarny	1
16	34		Bez czarny	1
17		1 m × 1 m	Grusza polna dzika	
18		1 m × 1 m	Ligustr pospolity	
19		1 m × 1 m	Ligustr pospolity	
20		1 m × 1 m	Ligustr pospolity	
21		1 m × 1 m	Ligustr pospolity	1
22	25		Ligustr pospolity	1
23	31		Ligustr pospolity	1
24	36		Ligustr pospolity	1
25	30		Thuja (żywotnik)	1
26		100 m <sup>2</sup>	Różne: sumak octowiec, jesion, olsza, bez czarny	
27	39		Thuja (żywotnik)	1
28	42		Thuja (żywotnik)	1
29	44		Thuja (żywotnik)	1
30	30		Klon kulisty	1
31	32		Klon kulisty	1
32	42		Świerk pospolity	1
33	25		Wiśnia pospolita	1
34		2 m × 1,5 m	Ligustr pospolity	
35		168 m <sup>2</sup>	Różne: sumak octowiec, jesion, olsza, bez czarny	
36	42		Orzech włoski	1
37		3 m × 3 m	Bez czarny	



**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

<b>38</b>		153 m <sup>2</sup>	Różne: sumak octowiec, jesion, olsza, bez czarny	
<b>39</b>	310		Topola czarna	3
<b>40</b>	287		Topola czarna	3
<b>41</b>		2 m × 2 m	Bez czarny	
<b>42</b>		2 m × 2 m	Bez czarny	
<b>43</b>		4,5 m × 2 m	Czeremcha	
<b>44</b>	296		Kasztanowiec	3
<b>45</b>		2 m × 1,5 m	Czeremcha	
<b>46</b>		1 m × 1 m	Bez czarny	
<b>47</b>	260		Grusza polna dzika	3
<b>48</b>		100 m <sup>2</sup>	Grusza polna dzika, olsza, bez czarny	
<b>49</b>	240		Grusza polna dzika	3
<b>50</b>		38 m <sup>2</sup>	Grusza polna dzika, czeremcha, bez czarny	
<b>Razem</b>	<b>27</b>	<b>644,5</b>		<b>38</b>

**4. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia)**

**a) Faza budowy**

Budowę drogi zaprojektowano w systemie nawierzchni bitumicznej, o konstrukcji jezdni stanowiącej warstwę ścieralną, dla której podbudowę będzie stanowiła warstwa kruszywa łamanego.

Wzdłuż jezdni projektuje się pobocza o nawierzchni gruntowej.

Odwodnienie drogi przewiduje się powierzchniowo na pobocza i tereny zielone w pasie drogowym, dzięki nadaniu jezdni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Całość wód pochodzących z odwodnienia drogi zostanie zagospodarowana w pasie drogowym drogi gminnej.

Sprzęt do wykonania robót będzie typowy dla realizacji inwestycji drogowych:

- ciężarówki,
- koparki,
- ładowarki,
- równiarki,
- walce,
- układarki,
- palownice,
- inny lekki sprzęt budowlany.

Szczegóły dotyczące technologii zostaną określone na etapie projektu budowlanego i technicznego oraz zostaną dostosowane do specyfiki prac, zasobów wykonawcy i okresów realizacji.

Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy będzie należała do obowiązków wykonawcy robót. Możliwą lokalizacją zaplecza budowy są miejsca pod tereny usługowe, magazynowe, place, które nie kolidują z obszarami cennymi przyrodniczo.

### **b) Faza eksploatacji**

W fazie eksploatacji przewiduje się sprzęt do następujących robót (w zależności od potrzeb i stanu nawierzchni):

- utrzymanie bieżące (solarki, pługi, szczotki samobieżne, kosiarki, sprzęt do bieżących napraw)
- remonty cząstkowe (co 5 – 10 lat) – sprzęt budowlany dostosowany do zakresu remontu
- remonty okresowe (co 10 – 15 lat) – sprzęt budowlany dostosowany do zakresu remontu
- remont kapitalny – odnowa nawierzchni: sprzęt typowy dla realizacji inwestycji drogowych

## **5. Ewentualne warianty przedsięwzięcia**

Istnieją następujące warianty dla planowanego przedsięwzięcia:

- wariant 0 („zerowy”) – polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji,
- wariant I – technologiczny niepreferowany - wariant polegający na realizacji projektu przez budowę drogi tylko na obszarze blisko zabudowy,
- wariant II – technologiczny preferowany przez Inwestora - wariant polegający na realizacji projektu budowy na długości całego odcinka.

Preferowanym wariantem jest wariant II.

Wariant „0” – wariant bezinwestycyjny

Wariant ten to tzw. wariant zerowy, polegający na niepodejmowaniu inwestycji. Wariant ten jest najmniej korzystny, a w perspektywie wzrostu ruchu na drogach w ciągu najbliższych lat jest wariantem wręcz złym. Zaniechanie inwestycji pogłębiłoby już obecnie istniejące, fatalne, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe.

Wariant bezinwestycyjny, a więc utrzymanie dotychczasowych warunków jazdy drogą gruntową jest trudny do poparcia.

Za realizacją inwestycji przemawiają następujące ważne argumenty:

- brak możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- dalsza postępująca degradacja nawierzchni drogi gruntowej,
- zwiększona emisja do powietrza substancji ze źródeł komunikacyjnych z racji braku możliwości przemieszczania się rowerami albo pieszo

Z uwagi na fakt, że analizowana droga istnieje już od wielu lat wariant polegający na wdrożeniu inwestycji nie ma większego wpływu na środowisko przyrodnicze, natomiast wariant polegający na niepodejmowaniu inwestycji pogorszyłby istniejące, złe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe.

Wariant I – wariant inwestycyjny niepreferowany

Pierwszy wariant to rozwiązanie polegające na realizacji projektu budowy drogi tylko na terenie zbliżonym do zabudowy. Wariant ten nie pozwala spełnić głównego założenia i celu, dla którego projektowana jest droga.

Jest to rozwiązanie doraźne i niewiele polepszające istniejące warunki.

Wariant II – wariant inwestycyjny preferowany

Realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków komunikacyjnych. Po wykonaniu przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni, częstszemu poruszaniu się rowerami zamiast samochodami, emisja do powietrza ze źródeł komunikacyjnych ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją. Wariant II pozwala spełnić prośby i żądania mieszkańców Gorzyc Wielkich, którzy domagali się od lat połączenia ich miejscowości drogą i w ten sposób ułatwienia bezpiecznego dojazdu do drogi wojewódzkiej.

## **6. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii**

### **a) Faza realizacji**

Zapotrzebowanie na wodę wystąpi tylko na etapie realizacji robót w zakresie wody na cele związane z wykonaniem warstw konstrukcyjnych i warstw podbudowy. Szacunkowa ilość wody wyniesie ok. 500 m<sup>3</sup>. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych i mostowych lub za zgodą zarządcy pobierana z sieci wodociągowej rozdzielczej. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio dostosowanym do przewożonych materiałów i wykorzystywanych transportu.

W zakresie zapotrzebowania wody na cele socjalno-bytowe potencjalny wykonawca robót zapewni wodę we własnym zakresie a wytwarzane ścieki bytowe zagospodaruje za pomocą przewoźnych kabin sanitarnych.

Na etapie realizacji robót nie występuje zapotrzebowanie na energię. Przy robotach wymagających zasilania w energię elektryczną potencjalny wykonawca zastosuje agregaty prądotwórcze.

Na etapie eksploatacji nie wystąpi zapotrzebowanie na energię elektryczną.

Dla zakładanej technologii wykonania robót związanych z budową drogi przewiduje się zużycie kruszyw mineralnych w postaci kruszywa łamanego na warstwy podbudowy w ilości ok. 2100 m<sup>3</sup> oraz ok. 800 m<sup>3</sup> betonu asfaltowego.

Na obecnym etapie, przed ostatecznym opracowaniem projektu wykonawczego, nie są znane przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót. Ponadto ilości te zależne będą również pośrednio od przyszłego Wykonawcy robót wyłonionego w trybie przetargowym (m.in. od sprzętu technicznego jakiego będzie używał, przyjętych technologii i organizacji robót).

### **b) Faza eksploatacja**

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m<sup>2</sup> utrzymywanej powierzchni drogi. Ponadto wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni.

Zużycie materiałów pędnych dla sprzętu mechanicznego – zgodnie ze standardami utrzymania dróg publicznych). Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej kategorii dróg.

Na potrzeby remontów cząstkowych, okresowych i kapitalnego zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów podobnych jak dla etapu budowy. Ich ilości i szczegółowy zakres będzie zależał od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii określonych w projektach wykonawczych.

## **7. Rozwiązania chroniące środowisko**

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty jakie zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Ze względu na

zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, jakim jest budowa drogi w trakcie jej realizacji, mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko, będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i przemijające. Uciążliwości te i niekorzystne oddziaływanie na otoczenie planowanej inwestycji nie dają się całkowicie wyeliminować. Możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko na etapie realizacji będą następujące:

#### **a) Ochrona powierzchni ziemi**

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi planuje się osiągnąć poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska; wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach do tego przeznaczonych, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku przez uprawniony podmiot, poza teren przedsięwzięcia

Oleje i benzyny związane z użytkowaniem sprzętu mechanicznego zostaną zużyte przez maszyny i pojazdy mechaniczne i dostarczane będą bezpośrednio do maszyn.

Wykonawca prac związanych z przedsięwzięciem zostanie zobowiązany do wyposażenia placu budowy w sorbenty, maty i biopreparaty neutralizujące wycieki paliw i płynów eksploatacyjnych z pojazdów i urządzeń budowlanych do gruntu.

W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed przedostawaniem się do niego zanieczyszczeń występujących od sprzętu budowlanego oraz przechowywanych materiałów zaplecze budowy przewiduje się zlokalizować w miejscu posiadającym nawierzchnie utwardzoną.

#### **b) Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych**

W pierwszej kolejności przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należytym stanie technicznym, a także odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza budowy i bazy sprzętowej, tak, aby zminimalizować szkodliwość ewentualnych wycieków eksploatacyjnych i awaryjnych. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się również zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety. Ponadto biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

#### **c) Ochrona przed hałasem.**

W trakcie robót drogowych i budowlanych występuje nieunikniony, wzmożony hałas związany z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Korzystanie z dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego, posiadającego właściwe atesty i będącego w należytym stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robót.

Zdecydowana większość prac wykonywana będzie poza terenem zabudowanym, co również jest korzystne z punktu widzenia uciążliwości związanej z hałasem.

Należy maksymalnie skrócić czas trwania wszystkich robót oraz stosować maszyny o niskiej emisji hałasu do środowiska i dobrym stanie technicznym oraz unikać równoczesnej pracy hałaśliwego sprzętu budowlanego.

Prace wykonywane będą tylko w porze dziennej: tj. w godzinach: 6:00-18:00 w dniach roboczych.

#### **d) Ochrona zwierząt**

W celu ograniczenia możliwości wtargnięcia fauny na teren placu budowy, pas robót na szlakach migracji zwierząt zawęzić do niezbędnego minimum należy. W miejscach bytowania płazów (np. terenach podmokłych, zbiornikach i ciekach wodnych) prace budowlane należy prowadzić z niezwykłą starannością, tak aby nie doprowadzić do powstawania zastoisk wodnych. Dodatkowo należy w tych miejscach zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające płazom przedostanie się na plac budowy poprzez ogrodzenie terenu siatką (częściowo zagłębiona w ziemi o wysokości około 40 cm i wielkości oczka nie większej niż 0,5 cm x 0,5 cm).

W celu ochrony śmiertelności drobnych zwierząt w związku z wykonywaniem wykopów ziemnych prace ziemne prowadzone będą w sposób wykluczający powstawanie zastoisk wody a przed przystąpieniem do likwidacji wykopów będą one sprawdzone. W przypadku uwięzienia w nich drobnych zwierząt zostaną one przeniesione w bezpieczne miejsce.

Lokalizacja przedsięwzięcia znajduje się w pasach drogowych istniejących dróg, które zostaną rozbudowane w celu wykonania nowych nawierzchni. Wycinki drzew i krzewów nastąpią poza okresem lęgowym ptaków, nie stwierdzono występowania ptaków chronionych a ponadto planuje się wykonać nasadzenia rekompensacyjne zadrzewień. Mając na uwadze wszystkie powyższe informacje nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w szczególności na różnorodność biologiczną rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków a w szczególności gatunków chronionych rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na obszary chronione a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedlisk. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na funkcję ekosystemu.

#### **e) Ochrona cieków wodnych**

W przypadku prac budowlanych w obrębie rowów przydrożnych nie mogą te roboty wpłynąć na ich naturalny charakter. Prace należy wykonywać w zakresie i zgodnie z warunkami ustalonymi przez zarządcę drogi. Należy zagwarantować ich ochronę przed zanieczyszczeniem, zmacaniem oraz zasypaniem poprzez odpowiednie wzmocnienie skarp i dna rowów. Nie można dopuścić do zaburzenia stosunków wodnych na terenach wrażliwych na takie zmiany. Należy ograniczyć do minimum ingerencję w przecinane przez jezdnię rowy, w szczególności zminimalizować dodatkowe regulowanie tych rowów w związku z budową drogi, chyba że wynika to z uwarunkowań wskazanych przez zarządcę rowów.

#### **f) Ochrona gleby**

Zgodnie z Art. 2.3) Ustawy o odpadach z dn. 14 grudnia 2012 r. nadmiarową, niezanieczyszczoną glebę uzyskaną ze zdjęcia humusu z terenu prowadzenia robót budowlanych, która zostaje wywożona poza teren inwestycji, należy traktować jako odpad,

natomiast odpadem nie będzie ten sam materiał wykorzystany do celów budowlanych na terenie na którym został wydobyty. Nadmiar gleby należy w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do humusowania skarp nasypów, wykopów, rowów oraz wyrównania terenu) lub przekazać jako odpad odpowiednim odbiorcom. Zdjętą glebę można zagospodarowywać tylko wtedy, gdy nie jest zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi. Zdjęty humus przeznaczony do późniejszego wykorzystania należy składować w regularnych przyzmacach, których wysokość nie powinna przekraczać 1,5 m. Powierzchnię przyzma przez okres składowania należy chronić przed zachwaszczeniem i nasłonecznieniem np. przez przykrycie matami słomianymi. Miejsca składowania humusu powinny być przez wykonawcę tak dobrane, aby humus był zabezpieczony przed zanieczyszczeniem, a także najeżdżaniem przez pojazdy. Nie należy zdejmować humusu w czasie intensywnych opadów i bezpośrednio po nich, aby uniknąć zanieczyszczenia gliną lub innym gruntem nieorganicznym.

#### **8. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:**

- a) ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:  
nie dotyczy
- b) ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych:  
nie dotyczy
- c) ilość, jakość i sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych:  
przewiduje się powstanie wód deszczowych w ilości ok. 1,5 dm<sup>3</sup>/dobę (średniorocznie), których odbiornikiem będą rowy przydrożne zlokalizowane na terenie inwestycji
- d) emisje do powietrza:
  - 1. Na etapie realizacji: będzie wiązała się z emisją niezorganizowaną spalin silników maszyn i pojazdów budowlanych oraz pyleniem związanym z pracami ziemnymi. Będzie posiadała charakter czasowy i lokalny w trakcie prowadzenia prac i będzie się zmieniać w zależności od miejsca i fazy realizacji robót. Zaniknie wraz z zakończeniem robót.
  - 2. Na etapie eksploatacji: nie zostaną przekroczone standardy emisji do powietrza
- e) emisje hałasu:
  - 1. Na etapie realizacji: czasowo, w trakcie prowadzenia prac związane z pracą maszyn budowlanych i środków transportu
  - 2. Na etapie eksploatacji: nie zostaną przekroczone standardy emisji hałasu
- f) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń:  
nie dotyczy

#### **9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko**

Nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko

**10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2023 poz. 1336) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia oraz korytarze ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach wodno-błotnych ani obszarach zalegania płytkich wód podziemnych ani strefach ujęć wód podziemnych. Ponadto w obrębie terenu inwestycji nie występują obszary siedlisk przyrodniczych oraz gatunki roślin i zwierząt objętych ochroną, w tym siedliska ptaków.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenie objętym formą ochrony przyrody w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody z 16 kwietnia 2004 r.: Najbliższym takim obszarem jest: Obszar Specjalnej Ochrony: „Dolina Baryczy” zlokalizowany w odległości ok. 2,4 km na południe od przedsięwzięcia oraz Obszar Specjalnej Ochrony: „Dąbrowy Krotoszyńskie” zlokalizowany w odległości ok. 2,4 km na zachód od przedsięwzięcia

Nie będzie występował wpływ inwestycji na te formy ochrony przyrody. Budowa drogi zlokalizowana jest na terenie istniejących pasów drogowych a prace będą wykonywane na niewielkiej w skali obszarze powierzchni.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia w całości w istniejących pasach drogowych nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko, w tym na różnorodność biologiczną w szczególności gatunków chronionych, nie spowoduje utraty ani defragmentacji siedlisk.

Należy uznać, że z uwagi na lokalizację inwestycji nie kolidującej z obszarami Natura 2000 i niewpływającej na cel ochrony planowane przedsięwzięcie nie będzie bezpośrednio lub pośrednio oddziaływać na obszar sieci Natura 2000 i naruszać jego integralności ani na etapie realizacji ani eksploatacji. Nie będzie też oddziaływać na gatunki i siedliska Natura 2000.

Klimat nie będzie miał żadnego wpływu na inwestycję. Niskie ani wysokie temperatury, duże opady śniegu czy deszczu, burze ani silne wiatry, zamarzanie ani odmarzanie, nie mogą wpłynąć na funkcjonowanie przedsięwzięcia, na które składają się elementy infrastruktury drogowej posadowione w poziomie gruntu.

**11. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej**

Droga będąca przedmiotem przedsięwzięcia nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej

**12. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem**

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia ani w obszarze oddziaływania nie planuje się ani nie wykonuje przedsięwzięć, które mogłyby doprowadzić do kumulowania oddziaływań związanych z budową drogi.

**13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej**

Brak ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy ze względu na charakter inwestycji polegający na budowie drogi oraz jej parametry takie jak brak urządzeń, maszyn

mogących ulec awarii, jak również brak wykorzystania materiałów i substancji mogących doprowadzić do katastrofy naturalnej

#### 14. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

W fazie budowy powstawać będą odpady z robót ziemnych, układania nawierzchni drogi i usuwania istniejących nawierzchni.

Przeważająca większość odpadów powstająca podczas budowy dróg i obiektów infrastruktury komunikacyjnej (wagowo ponad 95%) to całkowicie obojętne dla środowiska odpady mineralne (Grupa 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej). Źródłem odpadów będzie stara nawierzchnia drogi wraz z podbudową, odpady betonowe powstałe podczas rozbiórki nawierzchni betonowych oraz betonowych elementów obiektów inżynierskich i infrastruktury technicznej. Odpady złomu, gruzu, demontowanych elementów instalacji oraz materiałów izolacyjnych należy przekazać na wysypisko odpadów komunalnych. Powstałe odpady stałe w postaci zużytego materiału mineralno-bitumicznego i kruszywa łamanego w celu ich oddziaływania na środowisko powinny być umieszczane na odpowiednio przygotowanych składowiskach i wykorzystane w recyklingu np. do wbudowania w inne drogi. Nadmiar mieszanki jak i mieszankę nie nadającą się do wbudowania ze względu na wady technologiczne powinno się przewieźć do wytwórni.

Odpady podobne do komunalnych powstające w trakcie budowy winny być gromadzone w pojemnikach na śmieci i systematycznie wywożone na wysypisko.

Powstawanie odpadów będzie mieć charakter czasowy i lokalny, i będzie zmieniać się w zależności od miejsca i fazy realizacji robót. Zniknie wraz z zakończeniem robót.

W trakcie prowadzenia inwestycji powstaną określone (ilość założona szacunkowo) poniżej odpady:

Rodzaj odpadu	Kod odpadu	Ilość [m <sup>3</sup> ]	Sposób zagospodarowania odpadów
gleba lub ziemia	17 05 04	1600 m <sup>3</sup>	Wywóz na miejsce wskazane przez Inwestora bądź przekazanie podmiotowi, który ma zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie zbierania, odzysku, unieszkodliwiania odpadów
gruz betonowy lub tłuczeń	17 01 01/ 17 01 82	100,0 m <sup>3</sup>	Wywóz na miejsce wskazane przez Inwestora podmiotowi, który ma zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie zbierania, odzysku, unieszkodliwiania odpadów

Kolejną grupę odpadów stanowią odpady powstałe w związku z budową obiektów inżynierskich i infrastruktury technicznej. Będą to drobne ilości materiałów budowlanych użytych do budowy oraz opakowania. Na etapie organizacji budowy należy zorganizować właściwą segregację i gromadzenie odpadów. W związku z tym, że zaplecze budowy organizuje Wykonawca, na obecnym etapie nie jest możliwe dokładne podanie miejsc magazynowania odpadów oraz podanie ilości powstających odpadów. Analogicznie niemożliwe jest podanie stosowanych metod odzysku odpadów oraz możliwości technicznych i organizacyjnych pozwalających prowadzić działalność w tym zakresie. Firma prowadząca taką działalność powinna posiadać zezwolenia na prowadzenie



działalności w zakresie odzysku, a występując o nie do organu ochrony środowiska, określa we wniosku miejsce prowadzenia działalności, opis instalacji, technologię i przedstawia możliwości techniczne.

Na terenie zapleczy budowy powinny być wydzielone miejsca magazynowania odpadów. Do wyznaczenia tych miejsc powinien zostać zobowiązany Wykonawca w projekcie organizacji placu budowy. Należy dążyć do recyklingu odpadów opakowaniowych. Opakowania metalowe powinny być przekazane na złom, a opakowania z tworzyw sztucznych i papierów w postaci worków przekazane do skupu surowców wtórnych.

Ponadto powstawać będą śmieci typu bytowego wytwarzane przez ekipy budowlane na zapleczu budowy. W obecnej fazie projektowania nie jest możliwe wykonanie prognozy ilości tych zanieczyszczeń. Źródła tych ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zapleczy budowy. Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych należy zainstalować na zapleczach i placach budowy przenośne sanitarium. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych należy okresowo po napełnieniu opróżniać przez specjalistyczną firmę. Firmy odbierające odpady budowlane muszą posiadać odpowiednie uprawnienia do prowadzenia gospodarki w zakresie selekcjonowania, utylizacji i transportu odpadów oraz wykazać się dokumentacją o bezpiecznym deponowaniu odpadów na składowiskach. Pomimo deklarowania przez te firmy segregacji odpadów budowlanych nie można mieć złudzeń co do staranności prowadzenia tej procedury.

Prawidłowo prowadzona budowa, na której przestrzega się zasady odpowiedniego składowania materiałów budowlanych oraz, na której odpady gromadzi się bezpośrednio w kontenerach nie powoduje dodatkowego zanieczyszczenia gleby i powierzchni ziemi.

Niemniej na etapie realizacji, w wyniku awarii lub nieprawidłowej eksploatacji maszyn i taboru samochodowego może dojść do skażenia gleby spowodowanego przez rozlewy oleju (głównie oleju hydraulicznego) i paliw. Należy zatem zapewnić bezpieczne warunki tankowania maszyn budowlanych a obsługa techniczna taboru powinna być w miarę możliwości wykonywana poza placem budowy lub w jego części specjalnie zabezpieczonej przed przedostaniem się niebezpiecznych odpadów do środowiska (odpowiednie uszczelnienie i ukształtowanie nawierzchni stanowiska serwisowego).

Ilość i rodzaj zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji dróg warunkuje szereg czynników. W odniesieniu do odpadów powstających w trakcie eksploatacji drogi najważniejszymi czynnikami są: natężenie ruchu i jego rodzaj oraz kategoria drogi, przy czym w największym stopniu ilość i rodzaj odprowadzanych z dróg zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu. W trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Przewiduje się natomiast występowanie typowych odpadów komunalnych (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale), które powstają w wyniku użytkowania przedsięwzięcia, w szczególności – wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów oraz odpady związane z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa droga istnieje jako gruntowa, wszystkie zanieczyszczenia, o których mowa powyżej na dzień dzisiejszy występują i są typowe dla terenów przylegających do szlaków komunikacyjnych.

Podczas normalnego użytkowania inwestycji powstawać będą następujące odpady:

Lp	Nazwa odpadu	Kod odpadu
	Odpady inne niż niebezpieczne	
1	Odpady z czyszczenia ulic i placów	20 03 03
2	Odpady ulegające biodegradacji (odpady z utrzymania zieleni)	20 02 01
3	Odpady ze studzienek kanalizacyjnych i osadników (czyszczenie 2 x rocznie)	20 03 06

Gospodarowanie odpadami na etapie realizacji i eksploatacji powinno być zgodne z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2023 poz. 1587) oraz przepisami szczegółowymi. Inwestor zapewni odpowiedni sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów oraz poddanie odpadów w pierwszej kolejności odzyskowi co przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie. W trakcie budowy odpady będą gromadzone selektywnie w pojemnikach bądź kontenerach a odpady niebezpieczne w specjalnie przystosowanym miejscu na terenie zaplecza budowy, pod zadaszeniem, zabezpieczone przed dostępem osób postronnych. Następnie przekazywane będą podmiotom posiadającym wymagane pozwoleniem zezwolenia.

#### **15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko**

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia polegający na budowie drogi w miejscu drogi gruntowej przed przystąpieniem do przedsięwzięcia nie przewiduje się prac rozbiórkowych. Planuje się wykonanie robót ziemnych, polegających na korytowaniu pod warstwy konstrukcyjne jezdni, zjazdów i przemieszczaniu mas ziemnych z wbudowaniem na terenie drogi, np. do wykonania nasypów bądź gruntowych poboczy.

#### **16. Wpływ inwestycji na cele środowiskowe Planu Gospodarowania Wodami**

W odniesieniu do art. 81 ust. 3 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 w celu otrzymania zgody na realizację przedsięwzięcia inwestycja nie może spowodować nieosiągnięcia celów środowiskowych, chyba że zachodzą przesłanki opisane w art. 38j Prawa Wodnego.

Omawiane przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP):

- „Barycz do Dąbrówki” (RW60001014119). Należy ona do regionu wodnego Warty, w obszarze dorzecza Odry. Jest to PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty, który na tym odcinku stanowi SZCW - silnie zmieniona część wód. Według Planu gospodarowania wodami dorzecza Odry i przeprowadzonej na jego potrzeby oceny stan „Baryczy do Dąbrówki” jest zły. Wobec powyższego celem środowiskowym dla tej jednolitej części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganiu pogarszania potencjału ekologicznego i stanu chemicznego. JCWP jest zagrożona nieosiągnięciem tych celów, dlatego

przewidziano odstępstwa. Przedłużono termin osiągnięcia celu do 2027 r. z powodu braku możliwości technicznych.

Omawiane przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) nr 80 ze dobrą oceną stanu ilościowego i dobrą oceną stanu chemicznego. Głównymi celami środowiskowymi dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz utrzymanie ich dobrego stanu, ochrona i podejmowanie działań w celu zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby utrzymać ich dobry stan. Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, celem środowiskowym będzie utrzymanie jego stanu aktualnego.

Zgodnie z art. 81. ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko przeanalizowano wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Uwzględniając charakter i zakres przedsięwzięcia polegający głównie na rozbudowie istniejącej drogi oraz przyjęte rozwiązania mające na celu ochronę środowiska nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na wody powierzchniowe lub podziemne. Powyższe pozwala stwierdzić, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry

**17. 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 (w odniesieniu do art. 63 ust. 1 ustawy ooś):**

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

W miejscu realizacji inwestycji nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, siedliska łąkowe ani ujścia rzek.

**b) Obszary wybrzeży i środowisko morskie**

Planowane przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i nie dotyczy środowiska morskiego.

**c) Obszary górskie lub leśne**

Planowane przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi oraz wśród obszarów leśnych.

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

Przedsięwzięcie nie leży w strefie ochronnej ujęć wody i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

**e) 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,**

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza terenami objętym formami ochrony przyrody w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody z 16 kwietnia 2004 r.

**f) Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone**

Planowana inwestycja nie jest usytuowana na ww. obszarach.

**g) Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne**

Zasięg przedmiotowej inwestycji nie obejmuje obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

**h) Gęstość zaludnienia**

Planowana inwestycja przebiega poza terenem zwartej zabudowy wiejskiej, głównie na terenie bez zabudowy (wśród lasów i pól), tylko w pasach drogowych. Gęstość zaludnienia jest mała.

**i) Obszary przylegające do jezior**

Planowana inwestycja nie jest usytuowana na ww. obszarach. Planowane przedsięwzięcia położone jest poza zlewnią bezpośrednią jezior i chronionych siedlisk wodnych.

**j) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej**

Zasięg przedmiotowej inwestycji nie obejmuje obszarów podlegających ochronie uzdrowskiej.

data sporządzenia:

08.07.2024 r.

autor:

.....  
mgr inż. Piotr Mosiek

**Załączniki do Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia:**

1. Mapa ewidencyjna – rys. nr 1
2. Mapa z przebiegiem przedsięwzięcia – rys. nr 2.1.-2.2
3. Mapy poglądowe – rys. nr 3.1. – 3.6.