

# KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

## ZADANIE:

**Budowa i rozbudowa drogi gminnej Nr 107704R Broniszów – Zapole od km 0+000 do km około 2+500 w m. Broniszów wraz z niezbędną infrastrukturą i przebudową sieci.**



## INWESTOR:

Gmina Wielopole Skrzyńskie  
Wielopole Skrzyńskie 200  
39-110 Wielopole Skrzyńskie

## BIURO PROJEKTOWE:



"BEMAR" Marcin Bechta  
Nowa Wieś 50  
36-001 Trzebownisko

## PROJEKTANT:

mgr inż. Roman Rypyst  
mgr inż. Marcin Bechta, upr. PDK/0125/PWOM/06

Rzeszów, wrzesień 2022r.

## WSTĘP

Kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzono na podstawie art. 3 ust. 1 pkt. 5 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. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.).

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019, poz. 1839) planowana inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania może być wymagane.

Karta informacyjna przedsięwzięcia przedstawia dane umożliwiając podjęcie decyzji w zakresie potrzeby przeprowadzenia postępowania oceny oddziaływania na środowisko i kwalifikacji przedsięwzięcia, w związku z przepisami o ocenach oddziaływania na środowisko oraz wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Właściwy organ dokonując tej oceny uwzględnia łącznie szczegółowe uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia biorąc pod uwagę charakterystykę przedsięwzięcia, wielkość emisji, usytuowanie oraz rodzaj i skalę jego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z przepisami ww. ustawy organem właściwym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Wielopole Skrzyńskie.

Inwestycja realizowana będzie na działkach o następujących nr ewidencyjnych:

<b>Działki drogowe (dr) – w granicach istniejących pasów drogowych</b>	
<b>Lp.</b>	<b>Nr ewid.</b>
1.	1513/3; 1294/1; 616/1; 1295/1; 1282/1; 636/4; 648/2; 663/2; 664/2; 649/1; 665/2; 666/2; 668/2; 669/2; 670/2; 671/2; 672/2; 673/2; 674/2; 675/2; 676/4; 636/9; 1272/4; 1274/2; 1284/1; 1285/2; 1286/4; 1294/2
<b>Działki pokryte wodami płynącymi (Wp) – w granicach pasa wodnego</b>	
<b>Lp.</b>	<b>Nr ewid.</b>
1.	1504
<b>Działki osób prywatnych</b>	
<b>Lp.</b>	<b>Nr ewid.</b>
1.	648/3; 1255/3; 1260/3; 667; 1283; 639/10; 640/6; 640/7; 641/3; 642/6; 642/7; 643/3; 645/5; 645/7; 646/5; 647/2; 648/1; 673/1; 674/1; 675/1; 676/3; 678/1; 1510; 690/1; 690/3; 694/1; 1253/1; 1257/1; 1257/3; 1258/1; 1258/3; 1269/8; 1269/7; 1255/1; 1260/3; 1260/5; 1268/1; 1268/3; 1271/1; 1272/7; 1274/1; 1274/3; 1280/2; 1284/2; 1285/1; 1285/3; 1286/1; 1286/5; 1282/2; 1295/2; 1299; 1297

stanowiących pasy drogowe i pasy wodne oraz działki osób prywatnych (wg zestawienia) w przewidywane do podziału i przejęcia za odszkodowaniem na potrzeby realizacji inwestycji w trybie przewidzianym w ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U.2020.1363). Inwestycja realizowana będzie w oparciu o uzyskanie decyzji ZRID. Teren planowany pod realizację zasadniczych robót w ramach inwestycji wynosi ok 2,9 ha. W związku z występowaniem kolizji wymagających przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu na dłuższych odcinkach, obszar na który potencjalnie mogą wystąpić oddziaływania w trakcie prowadzenia prac to ok. 3,1 ha.

Informacje o dofinansowaniu projektu.

Przewiduje się możliwość uzyskania dofinansowania ze środków rządowych, niemniej jednak na tym etapie postępowania nie jest możliwe wskazanie konkretnego programu i nazwy jego działania.

Projektowany zakres inwestycji przewidziany jest do realizacji w trybie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.2019 poz. 1186 ze zm.).

Projektowany zakres inwestycji przewidziany jest do realizacji w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie

dróg publicznych (Dz.U.2020.1363). Karta informacyjna jest opracowywana równolegle z opracowaniem projektu budowlanego, przed uzyskaniem decyzji zezwalającej na realizację inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie nie jest budową, przebudową lub znaczną modernizacją jednostki wytwórczej o mocy minimalnej cieplnej powyżej 20 MW, sieci ciepłowniczej lub sieci chłodniczej, której koszt przekracza 50% kosztu inwestycyjnego nowej porównywalnej jednostki wytwórczej lub sieci ciepłowniczej lub sieci chłodniczej, tym samym brak jest obowiązku sporządzenia analizy kosztów i korzyści o której mowa w art.10a ust.1 z dnia 10 kwietnia 1997r Prawo energetyczne (Dz. U. 2020 poz. 833 ze zm.).

Na terenie objętym opracowaniem nie występują obszary szczególnego zagrożenia powodzią określone w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Inwestycja jest zgodna ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wielopole Skrzyński.

Obszar działki, na której projektuje się inwestycję nie jest objęty ochroną konserwatorską, oraz nie znajduje się na terenie szkód górniczych, nie jest zlokalizowana na terenach zalewowych, nie jest zagrożony osuwaniem się mas ziemnych.

Spis treści:

1.	Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.....	6
2.	Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną.....	23
2.1	Powierzchnia zajmowanej nieruchomości i obiektu budowlanego.....	23
2.2	Dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości.....	24
3.	Rodzaj technologii.....	26
3.1	Podstawowe parametry techniczne projektowanej budowy.....	27
3.2	Odwodnienie.....	27
3.3	Zjazdy publiczne - skrzyżowania.....	27
3.4	Urządzenia ochrony środowiska.....	28
3.5	Infrastruktura techniczna.....	28
3.6	Nawierzchnia na jezdni.....	28
3.7	Ochrona przeciwpowodziowa inwestycji.....	28
4.	Ewentualne warianty przedsięwzięcia.....	28
5.	Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.....	29
6.	Rozwiązania chroniące środowisko.....	30
7.	Rodzaj i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.....	48
8.	Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.....	52
9.	Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.....	52
10.	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 oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.....	54
11.	Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.....	54
12.	Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.....	54
13.	Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.....	55
14.	PODSUMOWANIE.....	55

**Załączniki:**

- 1) poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmująca obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, w skali 1:2000

**1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia****1.1 Rodzaj przedsięwzięcia**

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne to:

**Budowa i rozbudowa drogi gminnej Nr 107704R Broniszów – Zapole od km 0+000 do km około 2+500 w m. Broniszów wraz z niezbędną infrastrukturą i przebudową sieci.**

Zadanie polegać będzie na budowie i rozbudowie drogi gminnej poprzez stabilizację podłoża, wykonanie podbudów z kruszywa oraz nawierzchni bitumicznej.

Projektowana inwestycja realizowana będzie w celu uzyskania odcinka drogi o normatywnych parametrach jezdni zapewniającego podwyższone bezpieczeństwo w komunikacji pieszej oraz samochodowej.

Planowana inwestycja ma się przyczynić do:

- poprawy dostępności komunikacyjnej terenów przyległych poprzez wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu użytkowników drogi,
- poprawy płynności ruchu na analizowanym odcinku drogi,
- podwyższenia komfortu jazdy poprzez miejscowe poszerzenie i wzmocnienie nawierzchni jezdni istniejącej,
- poprawy funkcjonowania systemu odwodnienia.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się:

- Budowę i rozbudowę drogi gminnej charakteryzującej się poniższymi parametrami:
  - ✓ szerokość jezdni na odcinku prostym 3,5 m przekrój szlakowy z mijankami (spadki poprzeczne jednostronne 2% - 6%, obustronne zjazdy indywidualne do działek prywatnych i publiczne, pobocza umocnione kruszywem),
  - ✓ kategoria ruchu KR 1,
  - ✓ długość odcinka ok. 2500 m,
  - ✓ powierzchnia jezdni ok. 9640 m<sup>2</sup> (planowana jest budowa i przebudowa istniejącej nawierzchni, poszerzenia na odcinkach charakteryzujących się niewystarczającą szerokością oraz ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych),
- Budowę układu odwodnienia drogi - odwodnienie powierzchniowe za pomocą odpowiednich spadków nawierzchni do istniejących oraz projektowanych rowów drogowych, a dalej do naturalnych odbiorników bez zmian,
- Inne prace o charakterze przygotowawczym, pomocniczym i porządkującym, wycinka zieleni, ewentualna przebudowa sieci uzbrojenia terenu i infrastruktury kolidującej.

Zastosowanie powyżej podanych zaleceń w wykonawstwie projektowanej inwestycji spowoduje, że spełnione zostaną wymagania ochrony środowiska.

## **1.2 Kwalifikacja przedsięwzięcia**

Zakres planowanych prac dotyczy wg ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283) przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotowe zadanie należy bowiem zaliczyć do przedsięwzięć, mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko rozporządzenia (Dz.U. 2019 poz. 1839) - 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.

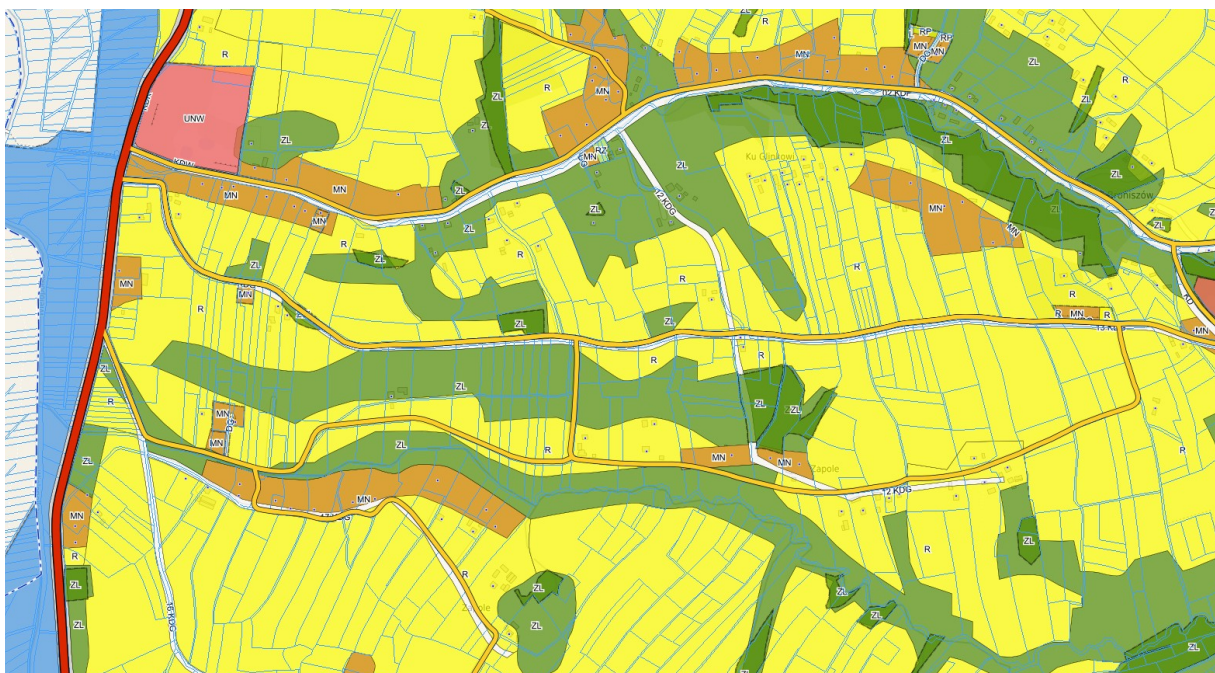
## **1.3 Usytuowanie przedsięwzięcia**

Inwestycja położona jest w województwie podkarpackim, na terenie powiatu ropczycko - sędziszowskiego, w obrębie gminy Wielopole Skrzyńskie, w sołectwie Broniszów.

Wieś Broniszów to wieś leżąca w gminie Wielopole Skrzyńskie. Należy do województwa podkarpackiego, powiatu ropczycko - sędziszowskiego. Liczba ludności we wsi Broniszów według Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2020 roku liczba ludności to 912 z czego 51,2% mieszkańców stanowią kobiety, a 48,8% ludności to mężczyźni. Miejscowość zamieszkuje 11,2% mieszkańców gminy. Identyfikator miejscowości w systemie SIMC to 0333176, a współrzędne GPS wsi Broniszów to (21.3502, 49.5921).

Na terenie inwestycji oraz terenach do niej przyległych nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Na przedmiotowym obszarze obowiązuje studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wielopole Skrzyńskie. Studium niniejsze zostało uchwalone przez Radę Gminy w Wielopolu Skrzyńskim uchwałą Nr XXXIII/191/02 z dnia 20 marca 2002 r. Na dzień opracowania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia brak aktualizacji



ww. studium.

*Obszar obowiązywania Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego na obszarze przedmiotowej inwestycji*

Źródło: <http://wielopoleskrzynskie.e-mapa.net/>

Zgodnie ze studium w obrębie inwestycji znajdują się obszary oznaczone jako: „KDG”, „MN”, „R” oraz „ZL,” tj.

- Droga gminna („KDG”)
- Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna („MN”)
- Tereny rolne z możliwością lokalizacji zabudowy rolniczej, urządzeń infrastruktury technicznej, terenów zieleni i zalesień z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z uwarunkowań określonych w studium („R”),
- Teren lasów („ZL”).

Jak wynika z powyższego inwestycja polegająca na poprawie dostępności komunikacyjnej sąsiadujących terenów mieszkalnych i rolniczych poprzez modernizację i rozwój sieci drogowej w pełni koreluje z ustaleniami „Studium” uchwalonego na tym obszarze.



Droga gminna będąca przedmiotem inwestycji, to ciąg komunikacyjny przenoszący w głównej mierze ruch kołowy lokalny i ruch pieszzy. Jest to droga lokalna, gdzie większość poruszających się pojazdów stanowią samochody osobowe i dostawcze o ciężarze do 3,5 tony, a także maszyny rolnicze i leśne o większym tonażu.

W obrębie planowanej inwestycji na drodze o nawierzchni bitumicznej, gruntowej i utwardzonej występują zarówno łuki poziome o promieniach dochodzących do 90° jak i pionowe o ograniczonej widoczności. Szerokość jezdni w stanie istniejącym jest niewystarczająca i miejscami wynosi zaledwie od 3,0 m do 3,60 m. Ruch odbywający się tą drogą to głównie ruch lokalny - zalicza się do kategorii ruchu KR1. Użytkownikami tej drogi są również sporadycznie mieszkańcy przyległych miejscowości. Celem projektu jest polepszenie warunków bytowych mieszkańców oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym.

Ogółem	Ogółem	Dzień 6.00 - 22.00	Noc 22.00 - 6.00
Rowery	10	8	2
Osobowe	52	44	8
Dostawcze	5	5	0
Samochody Ciężarowe	1	1	0
Maszyny rolnicze	11	11	0
Autobusy	0	0	0

Ogółem	Rowery	Osobowe	Dostawcze	Samochody ciężarowe	Maszyny rolnicze	Autobusy
79	10	52	5	1	11	0
100%	12,7%	65,8%	6,3%	1,3%	13,9%	0%



Fot. Teren planowanej inwestycji. Widoczna istniejąca droga gminna i zabudowa wsi Broniszów, źródło: <http://google.pl/maps>

#### 1.4 Gmina Wielopole Skrzyńskie

Administracyjnie, gmina wiejska Wielopole Skrzyńskie należy do województwa podkarpackiego oraz powiatu ropczycko-sędziszowskiego. Gmina zajmuje obszar 93,6 km<sup>2</sup> i liczy 8 140 mieszkańców. Gmina Wielopole Skrzyńskie, zajmuje ponad 17% powierzchni

8





Fot. Strefy klimatyczne Polski.

Klimat województwa podkarpackiego związany jest z ukształtowaniem powierzchni i podziałem fizjograficznym. Wyróżnić tu można trzy zasadnicze rejony klimatyczne:

- nizinny: obejmujący północną część województwa - Kotlina Sandomierska,
- podgórski: obejmujący środkową część województwa - Pogórze Karpackie,
- górski: obejmujący południową część województwa - Beskid Niski i Bieszczady.

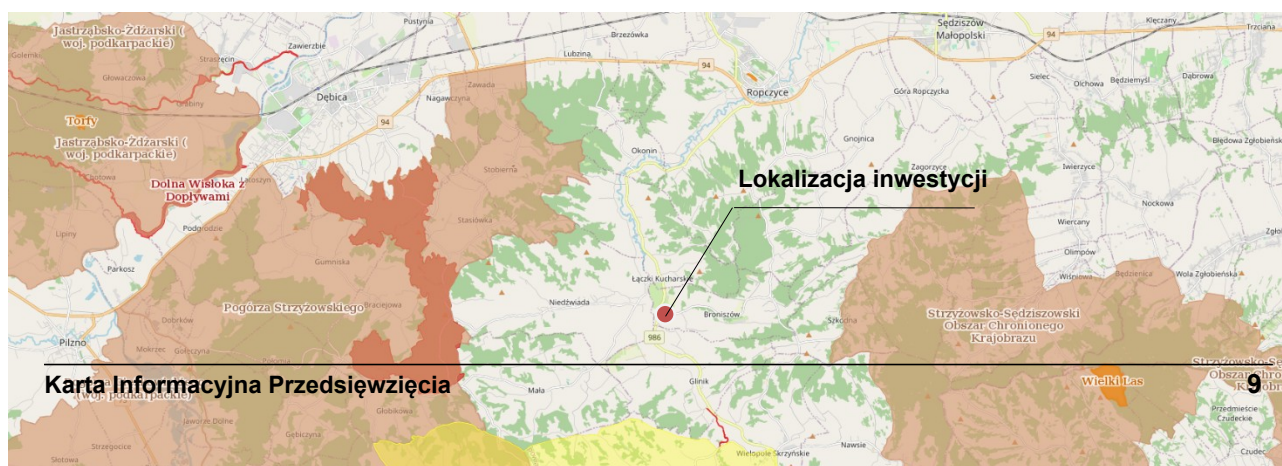
Nizinny klimat północnej części województwa podkarpackiego charakteryzuje się długim upalnym latem, ciepłą zimą i stosunkowo niedużą ilością opadów. W ciągu roku przeważają wiatry zachodnie. Klimat województwa kształtuje się pod dominującym wpływem oddziaływania mas powietrza kontynentalnego.

Pod względem warunków klimatycznych, Gmina Wielopole Skrzyńskie, położona jest na terenach będących pod wpływem klimatów wyżynnych. Poniżej przedstawiono wartość najważniejszych wskaźników, dotyczących klimatu obejmującego teren Gminy Wielopole Skrzyńskie:

- średnia temperatura roczna – 7,5-7,8°C,
- średnia temperatura stycznia – -(3) °C,
- średnia temperatura lipca – 18°C,
- roczna suma opadów – 700 mm,
- średnia ilość dnia z pokrywą śnieżną – 80-90 dni,
- średnia ilość dni z przymrozkiem – 110-120 dni,
- średnia długość okresu wegetacyjnego – 200 dni.

Ww. dane zaczerpnięto z „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Wielopole Skrzyńskie na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025”

## 1.5 Miejsce inwestycji a tereny sieci Natura 2000.



Fot. Planowane zamierzenie nie jest zlokalizowane na terenie Natura 2000

Na terenie inwestycji i w najbliższym sąsiedztwie brak innych obiektów lub obszarów objętych ochroną w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2020, poz. 55 ze zm.). W zakresie oddziaływania projektowanej inwestycji na środowisko nie występują obszary podlegające ochronie – pomniki przyrody, rezerwy przyrody, parki narodowe, krajobrazowe. **Najbliżej położonym obszarem jest Natura 2000 specjalny obszar ochrony Dolna Wisłoka z Dopływami PLH180053 ok. 2.28 km**, natomiast charakter inwestycji nie będzie wpływał negatywnie na przedmiotowy obszar.

Inwestycja zlokalizowana jest w pobliżu następujących obszarów wraz z odległościami wg. <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>.

Rezerwy	
Nazwa	Odległość [km]
Szwajcaria Ropczycka	8.39
Góra Chełm	10.35
Kamera	12.30
Wielki Las	13.55
Herby - otulina	14.34
Herby	14.68
Zabłocie	24.01
Torfy	21.02
Bagno Przecławskie	24.12
Golesz	24.25
Liwocz	24.57
Słotwina	27.33
Końskie Błota	30.25

Parki krajobrazowe	
Nazwa	Odległość [km]
Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy - otulina	3.43
Czarnorzecko-Strzyżowski Park Krajobrazowy	7.48
Park Krajobrazowy Pasma Brzanki	21.57

Parki narodowe
Brak obszarów

Obszary chronionego krajobrazu	
Nazwa	Odległość [km]
Strzyżowsko-Sędziszowski Obszar Chronionego Krajobrazu	4.85
Pogórza Strzyżowskiego	6.63
Mielecko-Kolbuszowsko-Głogowski Obszar Chronionego Krajobrazu	14.82
Jastrzębsko-Żdżarski (woj. podkarpackie)	15.87
Pogórza Ciężkowickiego (woj. podkarpackie)	15.95
Czarnorzecki Obszar Chronionego Krajobrazu	18.30

Przeclawski	20.29
Obszar Chronionego Krajobrazu Pogórza Ciężkowickiego	27.49
Hyżnieńsko-Gwoźnicki Obszar Chronionego Krajobrazu	27.69
Jastrzębsko-Żdżarski Obszar Chronionego Krajobrazu	28.83

Natura 2000 obszary specjalnej ochrony	
Nazwa	Odległość [km]
Puszcza Sandomierska PLB180005	20.49

Natura 2000 specjalne obszary ochrony	
Nazwa	Odległość [km]
Dolna Wisłoka z Dopływami PLH180053	2.72
Las nad Braciejową PLH180023	7.40
Klonówka PLH180022	10.46
Wisłoka z dopływami PLH180052	14.45
Wisłok Środkowy z Dopływami PLH180030	15.84
Golesz PLH180031	23.37
Łąki nad Wojkówką PLH180051	23.87
Liwocz PLH180046	24.48
Ostoja Czarnorzecka PLH180027	26.68

Stanowiska dokumentacyjne	
Nazwa	Odległość [km]
Sztolnie w Węglówce	29.62

**Ochrona gatunkowa:**Ścisła : zwierzęta

- bocian biały *Ciconia ciconia*
- bogatka *Parus major*
- dzięcioł duży *Dendrocopos major*
- dzięcioł zielony *Picus viridis*
- dzwonek *Chloris chloris*
- gąsiorek *Lanius collurio*
- grzywacz *Columba palumbus*
- jaskółka dymówka *Hirundo rustica*
- kłaskawka *Saxicola rubicola*
- kopciuszek *Phoenicurus ochruros*
- kos *Turdus medula*
- kukółka *Cuculus conarus*
- kwiczoł *Turdus pilaris*
- makolągwa *Carduelis cannabina*
- myszołów *Buteo buteo*
- pierwiosnek *Phylloscopus collybita*
- rokitniczka *Acrocephalus schoenobaenus*
- rudzik *Erithacus rubecula*
- sierpówka *Streptopelia decaocto*
- skowronek polny *Alauda arvensis*
- sójka *Garrulus glandarius*
- strumieniówka *Locustella fluviatilis*

- szczygieł *Carduelis carduelis*
- szpak *Sturnus vulgaris*
- trznadel *Emberiza citrinella*
- wilga *Oriolus oriolus*
- wróbel domowy *Passer domesticus*
- zięba *Fringilla coelebs*

Częściowa : zwierzęta

- żaba trawna *Rana temporaria*
- jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*
- zaskroniec zwyczajny *Natrix natrix*
- bóbr europejski *Castor fiber*
- badylarka *Micromys minutus*
- kret *Talpa europaea*
- ślimak winniczek *Helix pomatia*
- ślimak żółtawy *Helix lutescens*
- sroka *Pica pica*
- trzmiel ziemny *Bombus terrestris*

## 1.6 Skala przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana na podstawie uzyskanej decyzji ZRID. Planowane przedsięwzięcie pn.: „Budowa i rozbudowa drogi gminnej Nr 107704R Broniszów – Zapole od km 0+000 do km około 2+500 w m. Broniszów wraz z niezbędną infrastrukturą i przebudową sieci” zlokalizowane zostanie w przeważającej części w obrębie istniejącego pasa drogi gminnej na działkach o numerach ewidencyjnych nr 1513/3; 1294/1; 616/1; 1295/1; 1282/1; 636/4; 648/2; 663/2; 664/2; 649/1; 665/2; 666/2; 668/2; 669/2; 670/2; 671/2; 672/2; 673/2; 674/2; 675/2; 676/4; 636/9; 1260/5; 1272/4; 1274/2; 1280/2; 1284/1; 1285/2; 1286/4; 1294/2 oraz dodatkowo częściowo na działce wód płynących i działkach prywatnych (wg zestawienia w dalszej części opracowania).

Kolejność prac budowlanych obejmujących całość budowy/rozbudowy drogi:

- prace przygotowawcze - m.in. oznakowanie oraz wyznaczenie ewentualnych objazdów dla części drogi objętych robotami budowlanymi;
- roboty rozbiórkowe (kolidujące miejscowo elementy zagospodarowania terenu min. ogrodzenia posesji, uszkodzone przepusty drogowe, inne elementy odwodnienia itd. );
- przebudowę sieci podziemnych i napowietrznych oraz urządzeń obcych nie związanych z drogą;
- budowę kanału technologicznego;

- roboty ziemne związane z wykonaniem konstrukcji jezdni i elementów odwodnienia drogi;
- montaż elementów odwodnienia;
- przebudowa i budowa przepustów pod koroną drogi i zjazdami do posesji;
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni;
- wykonanie warstw bitumicznych nawierzchni jezdni na całym odcinku drogi,
- odcinkowy montaż barier drogowych zabezpieczających,
- roboty wykończeniowe na całości odcinka.

Budowa i rozbudowa drogi z uwagi na brak i niewystarczającą szerokość pasa drogowego docelowo będzie wymagać zajęcia gruntów osób prywatnych. Grunty te w niezbędnym zakresie przejęte zostaną przez Zarządcę/Właściciela drogi za odszkodowaniem.

Planowana inwestycja przyczyni się do rozwiązania problemów komunikacyjnych w tym rejonie Gminy Wielopole Skrzyńskie (m. Broniszów) poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i zapewnienie płynności ruchu dla komunikacji samochodowej. Budowa i rozbudowa drogi nie wpłynie na zwiększenie lokalnego ruchu kołowego (przepustowości drogi) - droga ta nie będzie drogą o znaczeniu ponadregionalnym. Zakres przewidzianych do wykonania robót przywróci przejezdność i właściwe dla danej klasy drogi jej walory użytkowe.

Planowane prace związane z przedmiotową inwestycją realizowane będą na n/w działkach położonych w obrębie ewidencyjnym 0001 Broniszów.

Działki, na których przewidywana jest realizacja zasadniczych robót budowlanych w ramach przedsięwzięcia. Tereny istniejących pasów drogowych dróg publicznych oraz działki prywatne niezbędne do częściowego zajęcia pod inwestycję w związku z brakiem lub niewystarczającą szerokością pasa drogowego drogi	Działki, na które przewidywane jest oddziaływanie przedsięwzięcia tj. istniejące pasy drogowe dróg publicznych oraz działki prywatne których zajęcie związane jest np. ewentualna przebudowa istn. sieci uzbrojenia terenu związana z likwidacją kolizji z drogą gminną
1513/3 – Pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 986	1513/3 – Pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 986
1294/1 – Pas drogowy drogi gminnej 107702R Broniszów - Dwulasek	1294/1 – Pas drogowy drogi gminnej 107702R Broniszów - Dwulasek
616/1 – Pas drogowy drogi gminnej 107702R Broniszów - Dwulasek	616/1 – Pas drogowy drogi gminnej 107702R Broniszów - Dwulasek
1295/1 – Pas drogowy drogi gminnej 107702R Broniszów - Dwulasek	1295/1 – Pas drogowy drogi gminnej 107702R Broniszów - Dwulasek
1282/1 – Pas drogowy drogi gminnej 107702R Broniszów - Dwulasek	1282/1 – Pas drogowy drogi gminnej 107702R Broniszów - Dwulasek
636/4-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	636/4-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
648/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	648/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
663/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	663/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
664/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	664/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
649/1-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	649/1-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
665/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	665/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole



666/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	666/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
668/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	668/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
669/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	669/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
670/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	670/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
671/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	671/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
672/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	672/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
673/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	673/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
674/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	674/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
675/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	675/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
676/4-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	676/4-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
636/9-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	636/9-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
1260/5-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	1260/5-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
1272/4-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	1272/4-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
1274/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	1274/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
1280/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	1280/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
1284/1-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	1284/1-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
1285/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	1285/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
1286/4-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	1286/4-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
1294/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole	1294/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
1504 – Pas wodny	1504 – Pas wodny
648/3	648/3
1255/3	1255/3
1260/3	1260/3
667	667
1283	1283
639/10	639/10
640/6	640/6
640/7	640/7
641/3	641/3
642/6	642/6
642/7	642/7
643/3	643/3
645/5	645/5
645/7	645/7
646/5	646/5
647/2	647/2
648/1	648/1
673/1	673/1
674/1	674/1
675/1	675/1
676/3	676/3
678/1	678/1
1510	1510

690/1	690/1
690/3	690/3
694/1	694/1
1253/1	1253/1
1257/1	1257/1
1257/3	1257/3
1258/1	1258/1
1258/3	1258/3
1269/8	1269/8
1269/7	1269/7
1255/1	1255/1
1260/3	1260/3
1260/5	1260/5
1268/1	1268/1
1268/3	1268/3
1271/1	1271/1
1272/7	1272/7
1274/1	1274/1
1274/3	1274/3
1280/2	1280/2
1284/2	1284/2
1285/1	1285/1
1285/3	1285/3
1286/1	1286/1
1286/5	1286/5
1282/2	1282/2
1295/2	1295/2
1299	1299
1297	1297

Dojazdy do miejsca realizacji inwestycji stanowił będzie istniejący pas drogowy drogi gminnej nr 107702R i 107704R oraz istniejący pas drogi wojewódzkiej w miejscowości Broniszów.

Obecnie droga znajduje się w złym stanie technicznym. Jest to droga utwardzona, częściowo o nawierzchni bitumicznej, nie posiadająca chodnika dla pieszych. Miejscowo występują łuki o dużym promieniu i nienormatywnej szerokości jezdni co znacząco wpływa na poziom bezpieczeństwa ruchu użytkowników korzystających z tego odcinka drogi.

Planowane zamierzenie budowlane przyczyni się w sposób jednoznaczny do likwidacji występujących zagrożeń, wynikających ze złego stanu technicznego drogi i nienormatywnej szerokości nawierzchni jezdni, nie powodując jednocześnie zmian w występującym obecnie

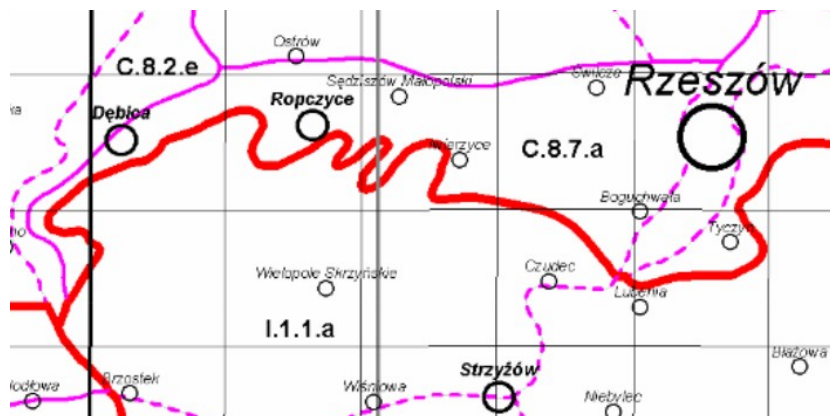
natężeniu ruchu kołowego. Budowa drogi gminnej o łącznej długości około 2500 m nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów kołowych, a jedynie usprawni przejazd pojazdów po przedmiotowym odcinku drogi, co tylko dodatnio wpłynie na poprawę warunków środowiskowych. Dodatkowo realizacja inwestycji znacząco wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa dla ruchu pieszych. Planowana inwestycja jest zamierzeniem celu publicznego i będzie realizowana z zachowaniem dostępu do sąsiednich nieruchomości.

Realizowane przedsięwzięcie w świetle Rozporządzenia zaliczone jest jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Jednakże ze względu na fakt, że przedmiotowa inwestycja obejmuje krótki odcinek drogi na którym planowane będą roboty budowlane (niepełna 2,5 km), a także lokalizację zasadniczych robót budowlanych w istniejącym pasie drogi oddziaływanie na otoczenie będzie znikome.

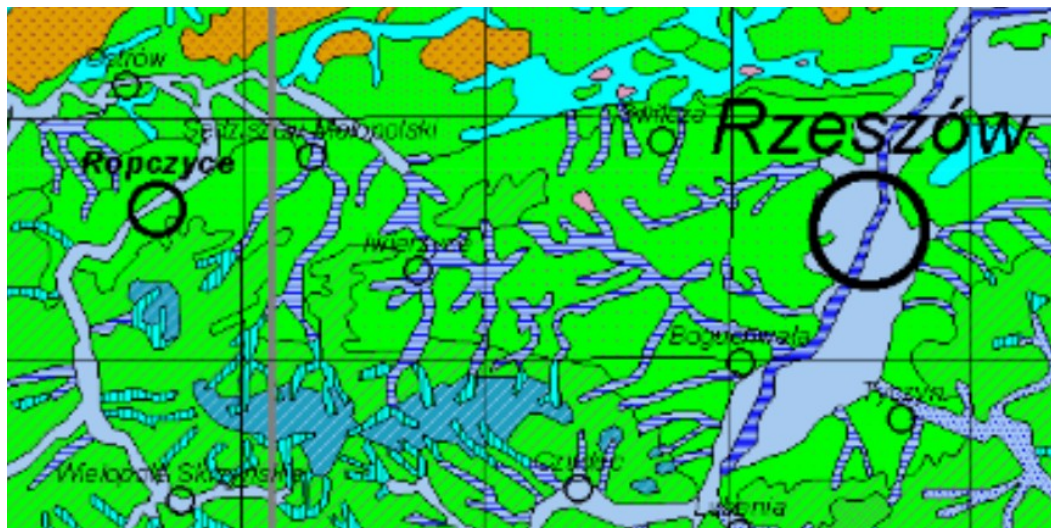
Planowana inwestycja nie narusza ekosystemów obszarów chronionych. Punktowy charakter zamierzenia sprowadza się do obszaru około 3 ha. Przewidywana długość odcinka zajęcia terenu objętego niniejszym wnioskiem wynosi ok. 2500m. Realizowane roboty budowlane służyć będą dobru ogólnemu i będą miały istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pieszego i kołowego, a także poprzez poprawę stanu i zwiększenie szerokości nawierzchni (płynniejszy ruch pojazdów) przyczynią się do obniżenia obecnego poziomu hałasu i zanieczyszczenia spalinami.

Inwestycja ta jest niedużym przedsięwzięciem o charakterze lokalnym, które nie wpłynie w znacznym stopniu na istniejące środowisko i nie naruszy istniejących stosunków wodnych, a także nie wpłynie na zmianę krajobrazu tej okolicy; wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo. Ze względu na przeznaczenie drogi (ruch lokalny) oraz umiarkowane natężenie ruchu samochodowego, większość zanieczyszczeń będzie miała charakter organiczny, a ich ilość nie będzie istotnie wpływać na czystość wody. Planowane do realizacji prace budowlane nie spowodują realnego zagrożenia dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, nie spowoduje zmian w przyrodzie nieożywionej - wszelkie stosunki geobotaniczne zostaną zachowane; również stosunki glebowe i wodne nie zostaną zmienione; realizacja projektu nie będzie mieć żadnego wpływu na klimat, dobra materialne oraz dobra kultury.

W związku z realizacją inwestycji nie zachodzi naruszenie interesów osób trzecich, zarówno w związku z przepisami ochrony środowiska, jak i przepisami budowlanymi. Powstałe w wyniku prac budowlanych oraz eksploatacji jezdni odpady będą typowymi odpadami powstającymi w budownictwie drogowym i nie stanowią zagrożenia dla środowiska, przy zachowaniu ich właściwego składowania i powtórnego wykorzystania.



Źródło: Jan Marek Matuszkiewicz. Regionalizacja geobotaniczna Polski, IGiPZ PAN, Warszawa, 2008



- 01 - Carici elongatae-Alnetum
- 04 - Ficario-Ulmetum chrysospl.
- 05 - Fraxino-Alnetum (Circae-Alnetum)
- 16 - Tilio-Carpinetum, Litt.-Pol., poor
- 17 - Tilio-Carpinetum, Litt.-Pol., rich

Źródło: Jan Marek Matuszkiewicz Potencjalna roślinność naturalna Polski. IGiPZ PAN, Warszawa, 2008. Roślinność w obrębie zadania wg. planszy Jana Marka Matuszkiewicza w rejonie inwestycji D4.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje wzrostu emisji o więcej niż 20 % lub wzrostu zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii, o więcej niż 20 % i nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2007.88.587))

Zastosowanie materiałów budowlanych posiadających atesty, aprobaty i orzeczenia o jakości (wymagane i sprawdzane przez Inwestora, Nadzór Budowy i Inspektorat Nadzoru Budowlanego) gwarantuje zachowanie wszelkich norm podczas realizacji inwestycji. Nie ma zatem żadnych przesłanek mówiących o negatywnym oddziaływaniu inwestycji na środowisko naturalne.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje wzrostu emisji o więcej niż 20 % lub wzrostu zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii, o więcej niż 20 % i nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Ustawa z

dnia 18 maja 2005 r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z dnia 27 czerwca 2005 r. ze zm.).

Zastosowanie materiałów budowlanych posiadających atesty, aprobaty i orzeczenia o jakości (wymagane i sprawdzane przez Inwestora, Nadzór Budowy i Inspektorat Nadzoru Budowlanego) gwarantuje zachowanie wszelkich norm podczas realizacji inwestycji.

Nie ma zatem żadnych przesłanek mówiących o negatywnym oddziaływaniu inwestycji na środowisko naturalne.

## **2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną**

### **2.1 Powierzchnia zajmowanej nieruchomości i obiektu budowlanego.**

Łączna powierzchnia zamierzenia inwestycyjnego wynosi około  $29\,000\text{m}^2 \pm 20\%$ , w tym:

- ok.  $14\,000\text{m}^2 \pm 20\%$ , powierzchnia istniejącej drogi o nawierzchni gruntowo – kruszywowej oraz częściowo bitumicznej,
- ok.  $15\,000\text{m}^2 \pm 20\%$ , powierzchnia terenów zielonych, poboczy rowów i skarp korpusu drogi

### **2.2 Dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości.**

Planowana inwestycja mieści się na obszarze zabudowy wiejskiej, niskiej. Inwestycja nie oddziałuje negatywnie na środowisko naturalne i walory przyrodnicze przyległych terenów. Na przedmiotowym terenie nie występują obiekty objęte ochroną konserwatorską i archeologiczną. Przedmiotem inwestycji jest budowla drogowa, do której nie wymaga się doprowadzenia mediów infrastruktury technicznej.

Istniejąca droga charakteryzuje się nawierzchnią gruntową, utwardzoną, częściowo z warstwą bitumiczną o zmiennej szerokości i nieregularnych spadkach poprzecznych. W wielu miejscach droga posiada znaczące uszkodzenia nawierzchni powstające przy intensywnym użytkowaniu. Droga nie posiada poboczy. Odcinkowo występują rowy drogowe. Droga dopasowana jest wysokościowo do istniejącego terenu, brak jest odcinków, na których można by wskazać przebieg drogi po wysokim nasypie lub w głębokim wykopie. Średnia szerokość pasa drogowego wynosi 10 m odcinkowo pas drogowy charakteryzuje się szerokością około 3 m co uniemożliwia umieszczenie w nim przekroju drogowego o normatywnych parametrach i wymusza konieczność zajęcia działek prywatnych sąsiadujących z istniejącym pasem drogowym.

Miejscowa infrastruktura komunikacyjna, tj.:

- układ komunikacyjny - istniejące drogi gminne i droga wojewódzka,
- drogi wewnętrzne prowadzące do pól oraz kolejnych linii zabudowy,
- zabudowa jednorodzinna i zagrodowa,



- sieci uzbrojenia terenu - na odcinku objętym budową/rozbudową stwierdzono sieci i przyłącza wodociągowe, energetyczne, teletechniczne oraz gazowe. Szczegółowy zakres robót w tym zakresie ustalony zostanie na podstawie wymagań zarządców tych urządzeń.

## 2.2 Istniejące parametry techniczne drogi

### Droga gminna Broniszów - Zapole

- klasa drogi: D,
- kategoria obciążenia ruchem KR1,
- średnia korona drogi: 7,10 - 4,30 m,
- średnia szerokość jezdni: 3,00 - 3,50 m,
- nawierzchnia gruntowa/ulepszona/bitumiczna,
- spadki poprzeczne daszkowe i jednostronne nieregularne 0-3%,
- system odwodnienia odwodnienie powierzchniowe i rowy otwarte

## 2.3 Zieleń istniejąca

Teren objęty projektem, położony jest na obszarze zabudowy wiejskiej - zagrodowej, niskiej. Inwestycja nie oddziałuje negatywnie na środowisko naturalne i walory przyrodnicze przyległych terenów. Na przedmiotowym terenie nie występują obiekty objęte ochroną konserwatorską i archeologiczną. Budowla jest drogowym obiektem, do którego nie wymaga się doprowadzenia mediów infrastruktury technicznej. W analizowanym obszarze nie zinwentaryzowano obiektów znajdujących się pod prawną ochroną przyrody i krajobrazu ani nie występują zespoły zabytkowe. Nie przewiduje się wprowadzenia tych form ochrony. Ponadto na przedmiotowym terenie nie występują ustanowione aktami prawa miejscowego obszary gatunkowej ochrony roślin i zwierząt, obszary ochrony leśnej i inne. W oparciu o dane obserwacyjne nie stwierdza się zmian w składzie gatunkowym, przebiegu wegetacji i produktywności roślin, zewnętrznego zanieczyszczenia nadziemnych części roślin.

Na przedmiotowym terenie (w bezpośredniej bliskości odcinka drogi), nie stwierdzono występowania udokumentowanych złóż surowców mineralnych i budowlanych.

## 2.4 Istniejące ukształtowanie i zagospodarowanie terenu

Przyległy do inwestycji teren jest terenem pagórkowatym. Grunty przyległe do przedmiotowej inwestycji charakteryzują się występowaniem odcinkowo zwartej zabudowy mieszkalnej - zagrodowej. Budowa i rozbudowa drogi gminnej jest zamierzeniem nie powodującym w praktyce istotnych zmian istniejącego zagospodarowania terenu oraz zmiany występującego obecnie stanu środowiska naturalnego.

## 2.5 Charakterystyka warunków gruntowo – wodnych

Dla rozpoznania podłoża budowlanego wykonano pięć otworów badawczych Ot-1, Ot-2, Ot-3, Ot-4, Ot-5. Wiercenia wykonano do głębokości 3,0 p.p.t. W podłożu budowlanym wydzielono pięć warstw geotechnicznych oznaczone symbolami: IC1, IC2, IC3, IC4, IIO1 i IIO2.

W miejscu wykonania otworów Ot-1 oraz Ot-2, bezpośrednio poniżej istniejącego poziomu terenu, występują warstwy pyłów brązowych oraz jasnobrązowych w stanie twardoplastycznym. Na głębokości ok. 2,00 m występują pyły w stanie plastycznym.

W miejscu wykonania otworu Ot-3 bezpośrednio poniżej istniejącego poziomu terenu, występują warstwy gliny pylastej brązowej, jasnobrązowej-szarej oraz brązowej w stanie twardoplastycznym. W miejscu wykonania otworu Ot-4 oraz Ot-5 bezpośrednio poniżej istniejącego poziomu terenu, występują warstwy pyłu próchniczego w stanie twardoplastycznym oraz namułu gliniastego w stanie twardoplastycznym. Na głębokości około 1,00 m występują przewarstwienia gliny pylastej w stanie plastycznym lub twardoplastycznym. Dalej na głębokości ok. 2,50m zalegają gliny pylaste w stanie twardoplastycznym i gliny pylaste próchnicze w stanie plastycznym. Utworów starszego, miocenńskiego podłoża tj. iłów krakowieckich, wierceniami do głębokości 3,0 m p.p.t., nie stwierdzono. Zwierciadła wody namierzono w otworach na poszczególnych głębokościach: Ot-1 – 2,6m.p.p.t; Ot-2– 2,2m.p.p.t; Ot-3– brak; Ot-4– 1,8m.p.p.t; Ot-5 – 1,2m.p.p.t.

## 3. Rodzaj technologii

Budowa/rozbudowa odcinka drogi spowoduje uzyskanie drogi o w pełni normatywnych parametrach, z jednoczesnym zapewnieniem bezpieczeństwa pieszych. Inwestycja zapewni znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych. Projektowany system odprowadzenia wód opadowych ureguje i usprawni ich odpływ. Właściwie ukierunkowujący odpływ wód z nawierzchni jezdni, w sposób zapewniający nie powodowanie ich zanieczyszczenia dla środowiska. Inwestycja jest lokalnym zamierzeniem celu publicznego i nie ma charakteru produkcyjnego. Zastosowane zostaną konwencjonalne, powszechnie znane technologie wbudowywania materiałów kruszywowych betonowych i bitumicznych.

### 3.1 Podstawowe parametry techniczne projektowanej inwestycji.

W Zgodnie z wymogami Inwestora / Zarządcy Drogi wymiary poszczególnych elementów przekroju oraz parametry geometryczne - wynoszą:

- szerokość jezdni na odcinku prostym 1x3,50m,

- poszerzenia na łukach poziomych uzależnione od promienia łuku maksymalnie 1,5m
- szerokość poboczy drogowych - 2 x 0,75 m,
- szerokość pasa drogowego zmienna śr. 10-17 m,

Pozostałe elementy przekroju poprzecznego zgodne z obowiązującymi przepisami i normatywami technicznymi. Konstrukcje jezdni ustalono dla kategorii ruchu KR 1.

Wstępnie przyjęta konstrukcja nawierzchni drogi:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S o gr. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W o gr. 5cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr 20 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem  $R_m=2,5$  Mpa gr. 30 cm.

### 3.2 Odwodnienie

Dla sprawnego odprowadzenia wód opadowych ze szczelnej zamkniętej powierzchni drogi projektuje się grawitacyjne odwodnienie jezdni. W przekroju poprzecznym o daszkowym pochyleniu jezdni  $i=2\%$  lub pochyleniu jednostronnym dostosowanym do parametrów łuku poziomego woda odprowadzona zostanie do istniejących rowów drogowych lub projektowanych urządzeń odwodnienia drogowego. W ramach inwestycji kompleksowo przebudowane / wyremontowane i udrożnione zostaną istniejące urządzenia odwadniające korpus drogowy w szczególności rowy otwarte i przepusty pod koroną jezdni.

### 3.3 Zjazdy publiczne - skrzyżowania.

Na odcinku planowanego zamierzenia zlokalizowane są następujące skrzyżowania:

- skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 986 Tuszyna – Ropczyce – Wiśniowa (km 0+000 początek inwestycji)
- skrzyżowanie z drogą gminną nr 107702R Broniszów - Dwulasek (km 2+502 koniec inwestycji).

W ramach przedmiotowej inwestycji nie projektuje się nowych skrzyżowań i zjazdów publicznych. Na istniejących zjazdach i skrzyżowaniach przewidywane jest wykonanie nowej konstrukcji jezdni i dostosowania parametrów geometrycznych do wymagań obowiązujących przepisów oraz ułożenie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni.

### **3.4 Urządzenia ochrony środowiska**

Na przedmiotowym odcinku drogi nie występują obecnie żadne urządzenia ochrony środowiska.

### **3.5 Infrastruktura techniczna**

W trakcie prowadzenia robót zakłada się zabezpieczenie oraz ewentualną odcinkową przebudowę sieci i urządzeń podziemnych oraz linii napowietrznych według warunków określonych przez ich Właścicieli/Zarządcy.

### **3.6 Nawierzchnia na jezdni**

Projekt przewiduje wykonanie nowych warstw konstrukcji drogi oraz wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej. Nawierzchnia wykonana zostanie na podłożu o odpowiednich parametrach. Wszystkie roboty wykonywane będą przy użyciu sprzętu ciężkiego i sprzętu ręcznego, a ich czasokres szacuje się na ok. 7 miesięcy. Po zakończeniu realizacji zadania wykonawca uporządkuje teren po budowie i przywróci go do stanu obecnego.

### **3.7 Ochrona przeciwpowodziowa inwestycji**

Obszar, na którym położona jest inwestycja znajduje się w obszarze nie zagrożonym powodzią.

## **4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia**

W ramach wariantowania analizowano dwa warianty podstawowe:

- a) Pozostawienie istniejącego odcinka drogi bez zmian co skutkować będzie dalszymi trudnościami komunikacyjnymi oraz grozi wystąpieniem kolizji z udziałem pieszych szczególnie w okresach niesprzyjającej aury pogodowej,
- b) Realizacja robót niezbędnych dla kompleksowej budowy odcinka drogi.

Inwestor wybrał i zatwierdził wariant „b” jako wariant konieczny do zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu po przedmiotowym odcinku drogi.

## **5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii**

### **5.1. Faza budowy**

Przewidywany pobór wody oraz energii w fazie realizacji przedsięwzięcia zostanie określony w dalszym etapie projektowania i uzgodniony z administratorami sieci. Roboty ziemne będą obejmować przede wszystkim przebudowę istniejących urządzeń podziemnych oraz kompleksowe zrealizowanie nowych elementów odwodnienia. Podczas realizacji

wykorzystywane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Zostaną wykorzystane tu materiały kruszywowe na bazie naturalnych kruszyw mineralnych, nie powodujących skutków ubocznych dla środowiska.

Szczegółowe ilości materiałów konstrukcyjnych (kruszywa łamanego, betonu asfaltowego, mieszanki mineralno-bitumicznej oraz innych), zostaną określone w dalszych fazach projektowania. Materiałochłonność i energochłonności prowadzonej budowy w odniesieniu do działań na terenie budowy będzie porównywalna od innych tego typu przedsięwzięć wykonywanych w technologii tradycyjnej. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze stosunkowo małej skali inwestycji.

## **5.2 Faza eksploatacji**

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Dla omawianego odcinka drogi zużycie środków zimowego utrzymania jest stosunkowo niskie. Ilość ta w sezonie wynosi około: chlorek sodu średnio 0,1 kg/m<sup>2</sup> utrzymywanej powierzchni drogi, piasek średnio 0,5 kg/m<sup>2</sup>. Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałych dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę.

W toku eksploatacji poruszające się pojazdy użytkowników drogi będą wykorzystywały różne rodzaje paliw, w sposób porównywalny w dotychczasowym i stosowanym powszechnie na drogach.

Przewidywane przez zarządcę zużycie podstawowych surowców i materiałów, paliw oraz energii w toku eksploatacji omawianego odcinka jest szacowane na:

- środki zimowego utrzymania dróg - w zależności od warunków pogodowych - na dotychczasowych zasadach - do 0,1 kg/m<sup>2</sup> utrzymywanej powierzchni drogi, piasek do 0,5 kg/m<sup>2</sup>, paliwa ok. 10 l/rok.

## **5.3 Faza likwidacji**

Inwestor nie przewiduje likwidacji przedsięwzięcia. Z tego względu nie omawia się tej fazy w pełni. W przypadku podjęcia takiej decyzji powstające uciążliwości związane z rozbiórką



drogi byłyby podobne do tych, które występują w fazie budowy. Znacznie większe byłyby ilości powstających odpadów z rozbiórek.

## **6. Rozwiązania chroniące środowisko**

Na terenach przewidzianych pod inwestycję nie występują obiekty zabytkowe podlegające ochronie archeologicznej i konserwatorskiej. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Dostosowanie osi niwelety jezdni w planie do warunków technicznych oraz istniejącej niwelety jezdni sprawi, że droga po zrealizowaniu inwestycji będzie właściwie wpisana w krajobraz i dostosowana do istniejącego terenu. Wobec tego nie będzie zakłócać estetyki krajobrazu.

W projekcie zastosowano następujące zabezpieczenia i rozwiązania chroniące środowisko:

- na terenie zamierzenia występują rowy przydrożne, podlegać będą one dostosowaniu do budowanego korpusu drogi, zasadniczo nie zmienia się charakterystyki rowów ani też kierunku spływu wód,
- technologia wykonania robót zostanie opracowana tak, aby nie wprowadzać zawiesin, substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu do wód powierzchniowych,
- droga po zakończeniu realizacji budowy/rozbudowy harmonizować będzie z otoczeniem nie rzucając się nadmiernie w oczy obserwatorowi zewnętrznemu,
- przedsięwzięcie będzie tak zaprojektowane, zrealizowane i utrzymywane, aby nie spowodowało zakłóceń w kierunkach spływów wód,
- przedsięwzięcie będzie realizowane z zapewnieniem zasady oszczędnego korzystania z terenu i minimalnego przekształcenia jego powierzchni. Zaplecza oraz bazy będą lokalizowane na terenie planowanym do zajęcia pod inwestycję oraz w miarę możliwości w granicach pasa drogowego,
- przed przystąpieniem do prac należy zdjąć wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi składować w sposób uporządkowany (pryzmy) w celu wykorzystania,
- w sąsiedztwie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, w zasięgu obrysu ich koron, prace należy prowadzić ostrożnie, tak aby nie spowodować ich uszkodzeń, a odkryte korzenie drzew należy przykryć warstwą urodzajnej ziemi,
- podczas prowadzenia prac ziemnych należy odpowiednio zabezpieczyć plac robót, aby unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków. Zabezpieczenie to obejmuje min.: właściwą technologię wykonania tych prac bez zbędnych przerw i opóźnień na ustalonych odcinkach roboczych, nie pozostawianie otwartych głębokich wąskich wykopów o stromych skarpach, zabezpieczanie elementów prefabrykowanych przed

- możliwością dostania się do nich zwierząt oraz szybki, kompleksowy montaż,
- w przypadku stwierdzenia obecności zwierząt należy je szybko i bezpiecznie uwolnić poza teren budowy, który stanowi ich naturalne środowisko,
  - w skutek prowadzonych prac nie należy spowodować zmian stanu wody w gruntach, ze szkodą dla gruntów sąsiednich,
  - należy wykonać możliwie szybko humusowanie i obsianie trawą powierzchni wykopów i nasypów lub inny zabieg w celu ograniczenia erozji powierzchniowej, aby frakcje tworzące zawiesiny nie przedostawały się do wód powierzchniowych.
  - ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzone do szczelnych zbiorników bezodpływowych i sukcesywnie wywożone, przez uprawnione podmioty, do najbliższej oczyszczalni ścieków,
  - w toku realizacji używane będą materiały bezpieczne dla środowiska, materiały i surowce będą zabezpieczone przed możliwością przedostania się do środowiska, w szczególności będą składowane na terenie zapleczy, w taki sposób, aby nie było możliwości spowodowania zanieczyszczenia przyległego terenu,
  - sprzęt używany do realizacji prac będzie sprawny oraz będzie stacjonował poza korytem, na wyznaczonym i właściwie urządzonym zapleczu, w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych zostaną odpowiednio zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntów i wód,
  - prowadzenie robót w trakcie realizacji inwestycji winno odbywać się w sposób ograniczający maksymalnie uciążliwość pod względem akustycznym oraz wibracji wywołanych pracą ciężkiego sprzętu, roboty szczególnie hałaśliwe będą wykonywane w porze dziennej tj. między godz. 6.00 a 22.00,
  - w przypadku natrafienia w trakcie realizacji lub eksploatacji przedsięwzięcia na obiekty o wartości archeologicznej lub zabytkowej niezwłoczne powiadomienie służb konserwatora zabytków,
  - transport dla potrzeb budowy będzie prowadzony po istniejących drogach,
  - roboty w trakcie budowy i późniejszej eksploatacji (remontów) muszą być wykonane tak, aby nie były źródłem zanieczyszczenia środowiska surowcami, materiałami i odpadami lub innymi substancjami stosowanymi w czasie ich trwania,
  - w toku budowy i eksploatacji należy zapewnić właściwą organizację robót z zastosowaniem sprawnego sprzętu o wysokiej, jakości i optymalnych warunków jego wykorzystania, tak, aby zminimalizować hałas i emisję do powietrza,

- sposób wykonywania robót zapewni ograniczenie emisji do powietrza poprzez minimalizację pylenia (w trakcie przewozu i magazynowania materiałów sypkich, ruchu sprzętu oraz robót ziemnych), stosowanie w maksymalnym zakresie gotowych mieszanek, przewóz mas bitumicznych transportem posiadającym wymagane zabezpieczenia,
- stosowane surowce i materiały powinny być tak dobierane, oraz powinna być zapewniona taka organizacja robót, aby zminimalizować ilość powstających odpadów,
- wytworzone odpady powinny być magazynowane selektywnie, w wyznaczonych i urządzonych miejscach,
- wytworzone odpady winny być w pierwszej kolejności poddane odzyskowi w miejscu ich powstawania, a gdy jest to niemożliwe przekazywane specjalistycznym firmom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady winny być transportowane z częstotliwością wynikającą z procesów organizacyjnych i technologicznych. Magazynowanie i transportowanie odpadów należy prowadzić w sposób zapobiegający ich rozproszeniu się w środowisku,
- po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie uprzątnięty i przywrócony do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami,
- optymalizowane będą sposoby zimowego utrzymania drogi, przy zastosowaniu środków wykluczających możliwość spowodowania zagrożenia dla wód powierzchniowych,
- prace remontowe będą prowadzone w taki sposób, aby minimalizować możliwość zanieczyszczenia wód lub ingerowania w przyległy teren,
- w trakcie eksploatacji utrzymanie terenów zielonych na poboczach drogi i skarpach będzie zapewnione poprzez ich koszenie - nie będą stosowane herbicydy.

Ewentualne zanieczyszczenia, wynikłe podczas realizacji inwestycji będą miały charakter krótkotrwały i nie będą szkodliwe dla środowiska.

### **6.1 Faza robót przygotowawczych i budowy**

Z uwagi na sąsiedztwo budynków mieszkalnych o charakterze zabudowy zagrodowej użytkownicy tych nieruchomości znajdujących się najbliżej prowadzonych robót będą narażeni na pewne niedogodności i utrudnienia powodowane w trakcie fazy budowy.

W fazie robót budowlanych, z uwagi na przyjętą technologię prowadzenia prac przy częściowym lub całkowitym (na krótki okres czasu - jedna zmiana robocza) zamknięciu ruchu kołowego na drodze wystąpią lokalne niedogodności i utrudnienia. Należy tu jednak zaznaczyć, że obejmować one będą jedynie roboty o małej uciążliwości zarówno pod

względem czasokresu występowania hałasu jaki i pod względem drgań wywoływanych przez maszyny robocze podczas prowadzenia robót (krótkie okresy dotyczące wykonywania warstw konstrukcyjnych jezdni oraz nawierzchni jezdni)

Uciążliwości te w minimalnym zakresie dotyczyć będą występowania hałasu, wibracji, pyłu i błota. Faza robót budowlanych związanych z kompleksowym zrealizowaniem zamierzenia trwać będzie około 7 miesięcy. Uciążliwości dla indywidualnych lokalizacji i terenów sąsiednich trwać będą znacznie krócej, będą mieć charakter przejściowy i będą występować tylko okresowo sukcesywnie się przemieszczając w obrębie realizowanego odcinka. Planowane roboty nie wymagają więc wykonania specjalnych zabezpieczeń ekologicznych.

Uciążliwości i niedogodności fazy budowy są trudne do sklasyfikowania i szczegółowego określenia zasięgu ich występowania. Czynniki decydującymi są: warunki meteorologiczne, faza budowy, rodzaj zastosowanych maszyn i urządzeń. Uciążliwości fazy budowy są lokalnym zjawiskiem oraz charakterze krótkotrwałym - epizodycznym. Odległość od placu budowy jest istotnym czynnikiem w obserwacji skali uciążliwości. Zakłada się, że użycie ciężkiego sprzętu będzie miało miejsce jedynie przy wykonywaniu robót związanych z budową jezdni. Będzie ono miało charakter krótkotrwały. Realizacja prac związanych z przebudową i zabezpieczeniem istniejących sieci i urządzeń obcych będzie realizowana ręcznie oraz przy użyciu drobnego sprzętu, takiego jak piły motorowe, szlifierki kątowe, a także ciężkiego nie powodującego znaczących uciążliwości i oddziaływań jak np. zwyżki, lekkie dźwigi czy mini koparki.

Z uwagi na liniowy charakter inwestycji, planowany zakres prac nie będzie negatywnie oddziaływał na środowisko przyrodnicze oraz obszary objęte ochroną.

Odcinki drogi dopuszczone do ruchu stanowiące jednocześnie drogi dojazdowe do placu budowy, nie objęte pracami w danym okresie czasu, będą regularnie oczyszczane poprzez mechaniczne skrapianie i zmiatanie, by nie dopuścić do nadmiernego zapylenia. Wykonawca zobowiązany zostanie do odizolowania zaplecza budowlanego od gruntu i wód gruntowych. Paliwa i substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych zbiornikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska. Czyszczenie placu budowy odbywać się będzie analogicznie jak czyszczenie dróg dojazdowych.

Przewożenie materiałów na budowie odbywać się będzie sporadycznie i w niewielkich ilościach. Przywożony materiał składowany będzie bezpośrednio w miejscu wbudowania, a lokalne jego przerzuty odbywać się będą koparkami, i podnośnikami, w obrębie placu budowy. Dostarczane kruszywa są zazwyczaj wilgotne, stąd pylenie nie stanowi istotnego czynnika. Materiały pozostawione na budowie do wbudowania i składowane przez czas, w jakim może dojść do ich wyschnięcia i pylenia, zostaną usypane w pryzmy i zabezpieczone plandekami. Podczas wykonywania warstw nawierzchni drogowych dochodzi do wydzielania gazów z podgrzanych asfaltów drogowych. Ilości wydzielanych gazów wzrastają w miarę wzrostu temperatury bitumów. Gazy te mogą być szkodliwe dla zdrowia przy dużych koncentracjach zawierają bowiem benzoapiren, benzen i fenol. O ile wydzielaniu się szkodliwych gazów z mieszanek mineralno-bitumicznych trudno zapobiec podczas ich układania, to możliwe jest znaczne ograniczenie tej emisji w trakcie transportu mieszanki poprzez zastosowanie opończy szczelnie zakrywających skrzynie ładunkową samochodu przewożącego mieszankę. Materiały sypkie (kruszywa) oraz mieszanki mineralno - bitumiczne dowożone na plac budowy, samochodami samowyładowczymi, będą zabezpieczone plandekami.

#### a/ Ochrona szaty roślinnej

W celu zrealizowania prac może wystąpić konieczność wycinki drzew i krzewów. Przewiduje się że wycinka obejmować będzie większości drzewa owocowe i samosiejki oraz krzewy ozdobne (ogródki i sady) i zakrzaczenia przydrożne. W ramach realizacji robót przewiduje się zdjęcie humusu w obrębie projektowanego pasa drogowego a także na działkach sąsiednich w niezbędnym minimalnym zakresie (np. jeśli zajdzie potrzeba odkopania sieci podziemnych podlegających przebudowie lub zabezpieczeniu), jednakże nie wystąpi tu żadne naruszenie istniejących stosunków środowiskowych, a po wykonaniu robót przewidziano humusowanie i obsianie powierzchni terenu roślinnością trawiastą, co odtworzy jej ubytki podczas usuwania humusu. Wszelkie prace będą wykonywane sprawnym sprzętem oraz pod właściwym nadzorem w celu niedopuszczenia do wycieków substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych. Na analizowanym odcinku drogi nie występują żadne pomniki przyrody, ani rośliny podlegające ochronie.

#### b/ Ochrona lokalnej fauny

Przed rozpoczęciem robót plac budowy wraz z zapleczem zostanie odpowiednio ogrodzony. Prace prowadzone w istniejącym rowie odpływowym nie będą miały wpływu na ewentualną faunę. Dla zabezpieczenia czystości wód i gleby wykonawca zostanie

zobowiązany do używania jedynie sprzętu budowlanego w pełni sprawnego, który spełnia obecne wysokie standardy ekologiczne oraz wprowadzenia odpowiedniej organizacji i etapowości robót. Roboty związane z porządkowaniem terenu z pospolitych roślin łąkowych będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od listopada do marca.

c/ Ochrona jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych

**Inwestycja leży na terenie Zlewni Jednolitych części wód powierzchniowych**

Brzeźnica od źródeł do Dopł. z Łączek Kucharskich,  
Krajowy Kod JCWP RW200012218852,

Powierzchnia: 149,19 km<sup>2</sup>,

Typ JCWP: Potok fliszowy,

Zlewnia JCWP rzecznej,

Kod: 2000,

Nazwa SCWP: GW0611,

W planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (PGW) przedmiotowa JCWP została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód, a jej stan określono jako stan zły. Celem środowiskowym dla JCWP jest, zatem osiągnięcie, co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego oraz ilościowego. W PGW uznano, że osiągnięcie tego celu jest niezagrażone.

Jednolite części wód podziemnych:

Europejski kod JCWPd

PLGW2000134

Powierzchnia: 1743,30 km<sup>2</sup>

Obszar dorzecza: Obszar dorzecza Wisły,

Region wodny: Region wodny Górnej Wisły,

Właściwe RZGW: Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie,

Ocena stanu ilościowego: dobry,

Ocena stanu chemicznego: dobry,

Cel środowiskowy - stan ilościowy : dobry stan ilościowy,

Cel środowiskowy - stan chemiczny: dobry stan chemiczny,

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: niezagrożona,

Derogacje: brak,

Uzasadnienie derogacji: nie dotyczy.

W planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (PGW) przedmiotowa JCWP została wyznaczona jako stan zły. Celem środowiskowym dla JCWP jest zatem osiągnięcie, co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego oraz ilościowego. W PGW uznano, że osiągnięcie tego celu jest niezagrożone.

Identyfikacja celu ochrony wód w rozumieniu art.4.ust.7 RDW. Celem ochrony wód powierzchniowych jest utrzymywanie lub poprawa jakości wód, biologicznych stosunków w środowisku wodnym i na obszarach zalewowych, tak aby wody osiągnęły co najmniej dobry stan ekologiczny. Ochrona wód polega w szczególności na unikaniu, eliminowaniu i ograniczaniu zanieczyszczenia wód, w szczególności zanieczyszczenia substancjami szczególnie szkodliwymi dla środowiska wodnego, a także zapobieganiu niekorzystnym zmianom naturalnym przepływów wody albo naturalnych poziomów zwierciadła wody.

Oddziaływania na jednolite części wód inwestycji.

JCWP, na które przedsięwzięcie mogłoby potencjalnie oddziaływać posiada status silnie zmienionej części wód w złym stanie, zatem wg Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (MP Nr 49 poz. 549) celem środowiskowym dla tych JCWP jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego.

Omawiany teren należy do JCW podziemnych (JCWPd). Stan zarówno w odniesieniu do oceny stanu zarówno ilościowego, jak i chemicznego, jest określony jako dobry. Celem środowiskowym dla tych jednolitych części wód jest zatem utrzymanie tego stanu.

Wody te uznano za niezagrożone nieosiągnięciem celów środowiskowych dla nich określonych.

Na omawianym terenie brak ustalonych innych celów środowiskowych niż opisane powyżej w tym np. wynikających z położenia JCW na obszarach chronionych w rozumieniu ustawy Prawo wodne. Identyfikacja potencjalnych czynników oddziaływania na cele ochrony wód przy uwzględnieniu wskaźników oceny stanu wód wg obowiązującego rozporządzenia przedstawia się następująco:



- w fazie realizacji: wykonywanie niewielkich wykopów zmniejszających grubość warstwy nadkładu nad zwierciadłem wód podziemnych, stany awaryjne sprzętu budowlanego i stosowane materiały, spływ wód z terenu budowy, powstawanie ścieków sanitarnych pracowników zbieranych w zbiornikach bezodpływowych kabin sanitarnych i wywożonych,
- w fazie eksploatacji: wprowadzanie wód opadowych zgodnie z warunkami pozwoleń wodnoprawnych.

Brak bezpośredniego oddziaływania na ciekі stanowiące JCWP. Nie wystąpi zmiana w charakterystyce fizycznej analizowanych JCWP, przekształcenia spowodowane realizacją przedsięwzięcia obejmują najbliższe otoczenie drogi, są punktowe i nie przekraczają około 0,2 % długości cieków i rowów w zlewniach JCWP. Wskaźniki odnoszące się do powierzchni JCWP i zmian bioróżnorodności nie będą wyższe. Zmiany te nie spowodują wpływu na elementy biologiczne lub fizykochemiczne. Potencjalny wpływ na stan chemiczny mierzony zmianą stężeń wód JCWP mieści się w granicach dokładności metod pomiarowych dla wskaźników stosowanych do oceny tego stanu. Zmiana stężeń zanieczyszczeń w wodach spowodowana wprowadzaniem wód z drogi będzie niewielka, a dzięki zastosowaniu układów retencyjnych rozłożona w czasie.

Przy uwzględnieniu ww. skali zmian należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych określonych dla JCW, na które przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać, a będzie sprzyjać zmniejszeniu presji jakie mogły wystąpić. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia istotnych zmian w charakterystyce fizycznej JCWPd.

Praktycznie brak oddziaływania na JCWPd. Nie przewiduje się wystąpienia negatywnego wpływu planowanego przedsięwzięcia na inne parametry istotne dla stanu JCWPd. Brak zasadniczych różnic w zakresie oddziaływania na JCW.

Przedsięwzięcie nie będzie wpływało negatywnie na stan jednolitych części wód. Oddziaływania fazy budowy będą okresowe i krótkotrwałe. W fazie eksploatacji funkcjonowanie obiektów inżynierskich o normatywnych przekrojach zapewni dobre warunki przepływu. Budowa układu odwodnienia i oczyszczanie wód opadowych zmniejszy ilość ładunku zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska. Przedsięwzięcie posiada rozwiązania, które zmniejszają skalę oddziaływania na wody i będą sprzyjać osiągnięciu dobrego stanu / potencjału ekologicznego.

Cele jakościowe i ilościowe - inwestycja nie wpłynie negatywnie na jakość wód podziemnych i powierzchniowych.

W świetle art. 51 ustawy „Prawo wodne” z dnia 20 lipca 2017 r. (Dz.U.2020.310) celem ochrony wód jest ochrona i poprawa ich potencjału i stanu ekologicznego oraz stanu chemicznego. Celem do którego należy dążyć w tym przypadku jest osiągnięcie i utrzymanie dobrego potencjału ekologicznego i chemicznego. Na etapie budowy nie będzie występowało zagrożenie zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i podziemnych.

#### **d/ Obszary przylegające do jezior**

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach przylegających do jezior

#### **e/ Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej**

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach uzdrowiska i obszarach ochrony uzdrowskiej.

#### **f/ Gospodarka odpadami**

Gospodarka wytworzonymi odpadami będzie prowadzona przez wyspecjalizowaną firmę, posiadającą odpowiednie zezwolenia, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów dotyczących odpadów niebezpiecznych.

Materiały z rozbiórek, jako odpady będą przez wykonawcę robót sklasyfikowane, składowane selektywnie i zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2020 poz. 797 ze zm.). Uszczegółowienie ilości odpadów nastąpi po wykonanej inwentaryzacji obiektów.

#### **g/ Ochrona przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza**

Roboty budowlane będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej z ograniczeniem użycia sprzętu wibracyjnego w sąsiedztwie najbliższych usytuowanych budynków mieszkalnych. Wykonawca robót zabezpieczy przed pyleniem przewożonych i składowanych materiałów oraz czyszczenie dróg dojazdowych i placu budowy.

Podczas budowy drogi wykonawca robót zostanie zobowiązany do wprowadzenia zabezpieczeń przed hałasem w ramach działań organizacyjnych realizacji przedsięwzięcia i nadzoru nad nim. Maszyny i pojazdy nie będą przeciążone i przeładowane oraz będą spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem. Przy robotach wystąpią okresowe uciążliwości w rejonie miejsca budowy, które są nie do uniknięcia i są spowodowane hałasem maszyn. Hałas, powstający podczas prac budowlanych będzie związany wyłącznie z pracą ciężkich maszyn takich jak koparki, ładowarki, dźwigi itp. oraz ruchem pojazdów ciężarowych (wywrotki).

Emisja hałasu, w miarę możliwości będzie ograniczana przez zastosowanie pod maszyny konstrukcji tłumiącej wstrząsy i drgania, prawidłową eksploatacją urządzeń, zastosowanie wysokiej jakości tłumików w silnikach spalinowych oraz stosowanie możliwie najcichszych procesów technologicznych. Obudowy maszyn i urządzeń będą szczelne i wewnątrz wyłożone materiałem tłumiącym drgania i dźwięki. Drgania maszyn będą likwidowane poprzez stosowanie elementów amortyzujących.

Hałaśliwe roboty budowlane prowadzone będą tylko w ciągu dnia, natomiast roboty bardzo hałaśliwe tylko w dni powszednie po uprzednim uprzedzeniu okolicznych mieszkańców.

W fazie realizacji robót, z uwagi na niemożliwość jednoznacznego określenia rodzaju i ilości sprzętu, który zostanie zastosowany przez Wykonawcę, niemożliwym jest określenie ilości i czasu pracy sprzętu. Dlatego też niemożliwym jest jednoznacznie określenie nawet szacunkowej emisji spalin. Jednakże w celu nie dopuszczenia do powstania nadmiernych zanieczyszczeń na Wykonawcę nałożone zostaną ograniczenia i wymóg zastosowania takiej technologii, która właściwie zabezpieczy środowisko. Poniżej podano wartości dopuszczalne stężeń substancji zanieczyszczających powietrze podano w tabeli poniżej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r. nr 16 poz. 87), natomiast wartości NO<sub>2</sub> zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012r. w sprawie poziomu niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012r. poz. 1031 ze zm.)

#### **DOPUSZCZALNE POZIOMY NIEKTÓRYCH SUBSTANCJI W POWIETRZU**

Poz.	Substancja	godz [µg/m <sup>3</sup> ]	rok kalendarzowy µg/m <sup>3</sup> ]
150	Tlenek węgla	30 000	-
70	Dwutlenek azotu NO <sub>2</sub>	200	40c(30e)
72	Dwutlenek siarki SO <sub>2</sub>	350	20
165	Węglowodory aromatyczne PNA	1 000	43
164	Węglowodory alifatyczne HCx	3 000	1 000
165	Pył zawieszony PM <sub>10</sub>	280	40

Wykonawca zobligowany będzie przestrzegać nie przekroczenie w/w.

## **6.2. Faza eksploatacji**

Eksploatacja przedmiotowego odcinka drogi nie jest związana z użyciem technologii, a jedynym źródłem uciążliwości i oddziaływania na środowisko jest tu istniejący ruch samochodowy oraz ruch pojazdów i maszyn rolniczych.

W fazie eksploatacji zarówno hałas jak i emisję do powietrza oraz spływy wód opadowych powstawać będą w zasadzie w identycznym zakresie jak w dotychczasowym jej użytkowaniu. Z uwagi na doprowadzenie do normatywności całego odcinka drogi nastąpi znaczące zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. Wskazany odcinek budowy drogi nie przyczyni się do fragmentacji ekosystemów i eutrofizacji wód. Nie ulegną zmianie warunki mikroklimatyczne, krajobrazowe oraz ekosystemy hydrogeniczne. Podstawowe zanieczyszczenia w komunikacji samochodowej to: tlenki azotu (NO<sub>x</sub>), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>), powstający podczas spalania paliw w silnikach, tlenek węgla, węglowodory. Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak: rodzaj spalanego paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, pochylenie niwelety. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy

emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obarczone są pewnymi błędami. Jednakże należy spodziewać się, że poprawienie parametrów jezdni, a co za tym idzie płynności jazdy przy jednoczesnym polepszaniu jakości techniczno-ekologicznej silników przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń powietrza ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu. Polepszenie stanu nawierzchni drogi przyczyni się do zwiększenia płynności przejazdu pojazdów, co może nawet spowodować nieznaczny spadek zanieczyszczeń, wynikający ze zmniejszenia czasu przejazdu przez analizowany odcinek drogi.

Wartości dopuszczalne stężeń substancji zanieczyszczających powietrze podano w tabeli poniżej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r. nr 16 poz. 87), natomiast wartości N02 zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 w sprawie poziomu niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012r. poz. 1031).

#### DOPUSZCZALNE POZIOMY NIEKTÓRYCH SUBSTANCJI W POWIETRZU

Poz.	Substancja	1 godz [µg/m <sup>3</sup> ]	Rok kalendarzowy [µg /m <sup>3</sup> ]
150	Tlenek węgla	30 000	-
70	Dwutlenek azotu NO <sub>2</sub>	200	40c (30e)
72	Dwutlenek siarki SO <sub>2</sub>	350	20
165	Węglowodory aromatyczne PNA	1 000	43
164	Węglowodory alifatyczne HC <sub>x</sub>	3 000	1 000
137	Pył zawieszony PM 10	280	40

*c - poziom dopuszczalny ze względu na ochronę zdrowia ludzi*

*e - poziom dopuszczalny ze względu na ochronę roślin*

Wyszczególnione powyżej dopuszczalne poziomy, w związku ze stosunkowo nie dużym natężeniem ruchu na drodze, nie zostaną przekroczone. Inwestycja polegająca na budowie/rozbudowie drogi gminnej nie będzie miała wpływu na wody powierzchniowe, podziemne oraz grunty.

#### a/ Ochrona przed hałasem

Jak wynika z dokonanej analizy akustycznej, emisja hałasu komunikacyjnego w wyniku eksploatacji drogi, przy prognozowanym natężeniu ruchu określona poprzez przebieg izolinii, kształtuje się następująco:

- hałas na granicy pasa drogowego spowodowany eksploatacją odcinka drogi jest prognozowany na poziomie:
  - pora dnia 63 dB
  - pora nocy 55 dB

Maksymalna odległość izolinii poziomu hałasu od osi drogi przy założeniu pola swobodnego, tj. braku zabudowy i ekranów dla wartości normatywnych mieści się w granicach pasa drogowego. Najbliższa zabudowa chroniona akustycznie znajduje się w odległości około 10 m od projektowanej jezdni drogi gminnej. Są to obszary charakteryzujące się zabudową zagrodową występujące na nieruchomościach gruntowych bezpośrednio sąsiadujących z terenem działki drogowej.

Przewidywane prowadzenie większości robót w porze dziennej w okresie wiosenno letnim nie wpłynie znacząco na uciążliwości związane z hałasem. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 8 października 2012 roku zmieniającym rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2012r. poz. 1109), przyjęto dopuszczalne poziomy dźwięku w środowisku, dla terenów charakteryzujących się zabudową zagrodową:

- pora dnia: 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>, przedział czasu odniesienia 16 godzin - 65dB
- pora nocy: 22<sup>00</sup> - 6<sup>00</sup>, przedział czasu odniesienia 8 godzin - 56dB

Przewiduje się, że po zrealizowaniu planowanej inwestycji nastąpi zmniejszenie negatywnego oddziaływania drogi na przedmiotowym odcinku w zakresie hałasu. Równa nawierzchnia oraz płynniejszy ruch drogowy sprawią, iż poziom hałasu w rejonie przedmiotowego odcinka znacznie się obniży.

Uciążliwością dla środowiska podczas budowy może być hałas, powstający podczas prac budowlanych. Będzie on związany wyłącznie z pracą ciężkich maszyn takich jak koparki, ładowarki, walce drogowe oraz ruchem pojazdów ciężarowych (samochody samowyladowcze - wywrotki). Należy podkreślić, że uciążliwości w zakresie emisji hałasu wynikające z pracy maszyn i pojazdów budowlanych będą w rejonie zabudowy mieszkaniowej zbliżone do tła akustycznego wynikającego z odbywającego się normalnie ruchu (w czasie prac budowlanych

istniejący ruch samochodowy prowadzony będzie w ograniczonym zakresie), w związku z czym należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie polegające na budowie i rozbudowie odcinka drogi gminnej, nie będzie stanowić dodatkowego źródła hałasu w stosunku do stanu istniejącego.

Struktura ruchu w ciągu przedmiotowej drogi gminnej, charakteryzuje udział w ruchu pojazdów:

- osobowych na poziomie ok. 66% dobowego ruchu pojazdów,
- ciężarowych i dostawczych na poziomie ok. 8% dobowego ruchu pojazdów,
- maszyn rolniczych na poziomie ok. 14% dobowego ruchu pojazdów.

Powyższe stanowi, że istniejąca droga jest znaczenia lokalnego, z ruchem samochodów osobowych mieszkańców dojeżdżających do pracy do pobliskich miast oraz ruchem maszyn rolniczych mieszkańców dojeżdżających do użytków rolnych. Droga nie ma charakteru tranzytowego.

Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy warunków akustycznych w związku z wykonaniem normatywnej nawierzchni drogi, a tym samym przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców i użytkowników zabudowy zlokalizowanej wzdłuż analizowanego odcinka drogi. Z uwagi na położenie i aktualne zagospodarowanie terenu nie ma możliwości zastosowania jakichkolwiek urządzeń ochronnych przed hałasem przy istniejących budynkach zlokalizowanych wzdłuż drogi.

Należy zwrócić uwagę, że realizacja planowanego przedsięwzięcia wpłynie na poprawę stanu klimatu akustycznego w środowisku. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi poprawa ogólnego stanu technicznego i właściwości użytkowych drogi. Zostanie wykonana jezdnia o zgodnej z przepisami szerokości, co spowoduje, iż hałas i wibracje najbliższej perspektywie czasowej znacząco obniżą się w porównaniu ze stanem obecnym. Ustalenie tej różnicy na podstawie obliczeń symulacyjnych jest praktycznie możliwe. Obserwacje prowadzone na podobnych odcinkach dróg pozwalają na przypuszczenie, że obniżenie poziomu hałasu wyniesie rzędu do 4-5 dB. Zmiana tego rzędu jest zauważalna przez człowieka jako zmniejszenie się poziomu hałasu o połowę. Na podstawie wykonanej analizy akustycznej i charakterystyki terenów sąsiednich można stwierdzić, że nie wystąpi przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku na terenach chronionych spowodowane eksploatacją przedmiotowego odcinka drogi.

**b/ Ochrona przed zanieczyszczeniem powietrza**

Planowana inwestycja nie zwiększy emisji zanieczyszczeń w stosunku do stanu istniejącego, a wręcz dzięki zapewnieniu płynnego przejazdu przedmiotowym odcinkiem drogi, może się ono nieznacznie zmniejszyć. Wobec tego w zakresie emisji zanieczyszczeń planowane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu jakości powietrza na terenach sąsiednich, a więc nie zachodzi potrzeba stosowania środków ochrony.

**c/ Ochrona szaty roślinnej**

Na etapie projektu budowlanego zostanie zapewniona minimalizacja ingerencji w istniejącą szatę roślinną. Wykonawca w trakcie prowadzenia robót będzie zobowiązany do odpowiedniego prowadzenia prac w sąsiedztwie drzew nie podlegających wycince oraz ich stosownego zabezpieczenia, tak aby zminimalizować wpływ tych prac na stan drzew, zgodnie z Art. 82 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody oraz Art. 22 ustawy Prawo budowlane.

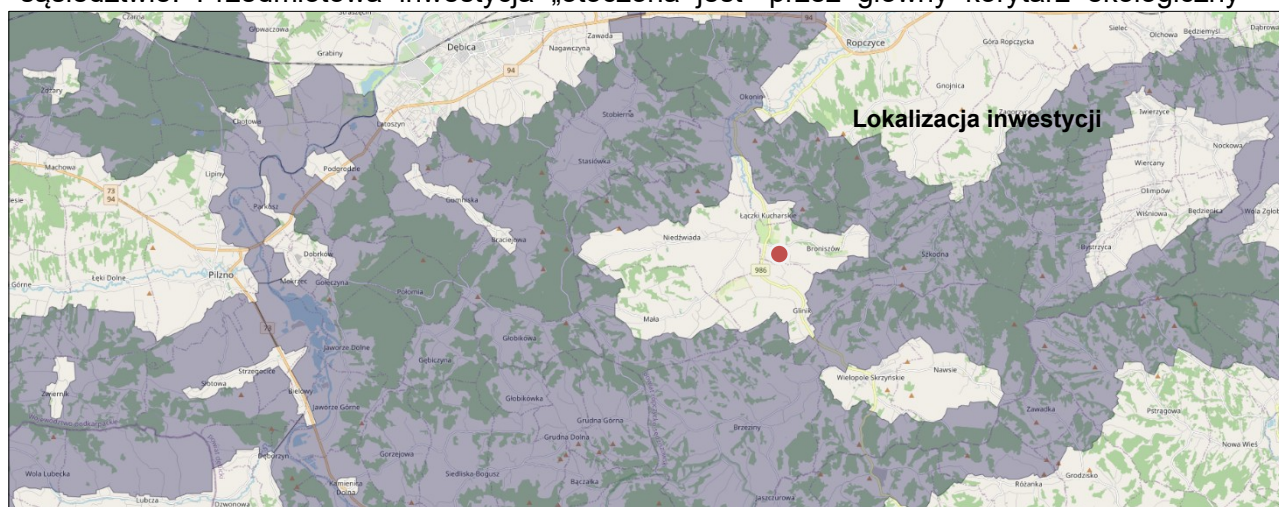
W celu ewentualnego zabezpieczenia sporadycznych drzew znajdujących się najbliżej projektowanego zakresu robót Wykonawca będzie zobowiązany do:

- osłonięcia pni drzew;
- unikania składowania materiałów w sąsiedztwie drzew;
- niedopuszczenia do manewrowania ciężkim sprzętem w pobliżu drzew;
- należytej pielęgnacji drzew, tak aby nie dopuścić do odsłonięcia ich korzeni przesuszenia;
- ręcznego wykonywania ewentualnych wykopów i rozkopów w sąsiedztwie drzew.

Po wykonaniu robót budowlanych istniejąca zieleń niska zostanie przywrócona poprzez obsianie terenu trawą.

**d/ Ochrona lokalnej fauny**

Po zakończeniu budowy obiekt będzie całkowicie przyjazny środowisku i nie będzie stanowił przeszkody dla ewentualnej zwierzyny, która mogłaby pojawić się w jego sąsiedztwie. Przedmiotowa inwestycja „otoczona jest” przez główny korytarz ekologiczny



(Korytarz Południowy GPKd-4 część Pogórze Strzyżowskie).



*Fot. Rysunek wykonany na podstawie wycinka mapy źródło. <http://mapa.korytarze.pl/>*

*Fot. Droga wojewódzka nr 986 widoczne skrzyżowanie z drogą gminną*

*źródło: <https://www.google.com/maps>*

W wyniku zaplanowanych robót nie zmieni się co do zasady charakter przeszkody, droga będzie znajdować się nadal w tym samym miejscu, natomiast posiadać będzie nawierzchnię bitumiczną. Realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie żadnych dodatkowych przeszkód mogących utrudniać przemieszczanie się zwierzyny lub stwarzać dla niej zagrożenie. Ponadto z uwagi na bardzo nieznaczne dobowe natężenie ruchu ograniczające się głównie do ruchu maszyn rolniczych i dojazdu do zabudowań mieszkalnych oraz zakładaną prędkość projektową  $V_p=30$  km/h ryzyko kolizji z przemieszczającą się zwierzyną jest znikome.



#### e/ Wpływ na powierzchnię ziemi

W czasie robót budowlanych będzie występowało chwilowe degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, nasypów i nawierzchni. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych. Powierzchnie te, po zrealizowaniu inwestycji, zostaną odtworzone wyplantowane, humusowane i obsiane trawą. W czasie eksploatacji inwestycja nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleb. Podczas realizacji zadania i w trakcie jego eksploatacji nie będą powstawały odpady niebezpieczne dla środowiska.

### **6.3 Analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia na stan jednolitej części wód powierzchniowych.**

#### **6.3.1 Lokalizacja planowanego zamierzenia i identyfikacja potencjalnych oddziaływań.**

##### **Wody powierzchniowe**

Na podstawie Dziennika Urzędowego województwa podkarpackiego, poz. 3369, Rozporządzenie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 10 października 2017 r. w sprawie warunków korzystania z wód regionu Górnej Wisły, zlokalizowano planowane zamierzenie na terenie:

- przedsięwzięcie zrealizowane jest w jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) o kodzie PLRW200012218852 Brzeźnica od źródeł do Dopł. z Łączek Kucharskich GW0611,
- celem środowiskowym dla w.w JCWP jest dobry stan wód (zał. nr 1 do ww. rozporządzenia). Cel ten jest zagrożony - na podstawie zał. nr 5 ww. rozporządzenia, stanowiącego wykaz jednolitych części wód powierzchniowych zagrożonych nieosiągnięciem wyznaczonych celów środowiskowych,
- typ JCWP to potok fliszowy, ze statusem silnie zmieniona część wód (SZCW).

Stan dobry według Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. 2019 poz. 2149) oznacza stan, w którym wartości elementów biologicznych dla danego typu wód powierzchniowych przy klasyfikacji stanu ekologicznego jednolitych części wód powierzchniowych wskazują na niski poziom zakłóceń wynikający z działalności człowieka, ale odchylenia od wartości biologicznych wskaźników jakości wód powierzchniowych dla tej klasyfikacji występujących w danym typie wód powierzchniowych w warunkach niezakłóconych są niewielkie.

##### **Wody podziemne**

Planowane zamierzenie zlokalizowane jest na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych o kodzie PLGW2000134. Obszar obejmuje województwo małopolskie, podkarpackie i świętokrzyskie. Celem jest dobry stan ilościowy i chemiczny wód.

Jednolita część wód podziemnych nr 134 położona jest w regionie wodnym Górnej Wisły w pasie Północnego Podkarpacia. Powierzchnia wynosi 1 743,20 km<sup>2</sup>.

Na terenie województwa podkarpackiego administracyjnie obszar JCWPd obejmuje powiaty tarnobrzeski, kolbuszowski, mielecki, rzeszowski, ropczycko-sędziszowski, dębicki, strzyżowski. Na terenie województwa małopolskiego administracyjnie obszar JCWPd obejmuje powiat dąbrowski, m. Tarnów, tarnowski. Na terenie województwa świętokrzyskiego administracyjnie obszar JCWPd obejmuje powiat sandomierski i staszowski. Na podstawie Rozporządzenia nr 4 z 16.01.2014 r. w sprawie warunków korzystania z wód regionu wodnego Górnej Wisły, w celu ochrony wód podziemnych przed zanieczyszczeniami, wprowadzanie ścieków do ziemi musi uwzględniać konieczność zaniechania lub stopniowego eliminowania emisji substancji priorytetowych oraz substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Wprowadzanie ścieków do ziemi w obrębie jednolitych części wód podziemnych nie pogorszy elementów fizykochemicznych wód podziemnych, ani nie zagrozi osiągnięciu celów środowiskowych określonych dla JCWPd. W tab. 2 w/w rozporządzenia zidentyfikowano wykaz celów dla jednolitych części wód podziemnych, i tak dla obszaru o nr 134 (Europejski kod JCWPd PLGW2000134), celem środowiskowym jest dobry stan ilościowy i chemiczny. Osiągnięcie celu środowiskowego dla JCWPd jest niezagrażone.

### **Identyfikacja potencjalnych oddziaływań**

Na stan wód, ma wpływ wiele różnych czynników. Do najważniejszych z nich zalicza się czynniki:

- biologiczne
- hydromorfologiczne
- fizykochemiczne
- chemiczne

W przypadku planowanego przedsięwzięcia istotne są czynniki, hydrologiczne oraz chemiczne.

**Warunki hydrologiczne** nie ulegną pogorszeniu, nie nastąpi pogorszenie warunków przepływu, zapewniony będzie swobodny odpływ wód.

**Do czynników chemicznych** zaliczane są cząstki stałe i substancje pochodzące z wód opadowych i roztopowych pochodzące z odwadnianych powierzchni jezdni. W związku planowanym zamierzeniem inwestycyjnym z zachowaniem przekroju poprzecznego o parametrach zbliżonych do stanu istniejącego, nie nastąpi istotne zwiększenie cząstek stałych i substancji przechodzących z wód opadowych i roztopowych.

### **6.3.2 Działania minimalizujące wpływ analizowanego przedsięwzięcia.**

Mając na względzie minimalizację wpływu planowanego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód zadecydowano, że wody opadowe z odcinka drogi objętego projektem, poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych, będą odprowadzane tak jak w stanie istniejącym do rowów drogowych i na tereny chłonne.

Wszelkie roboty będą prowadzone przy jak najmniejszej ingerencji w środowisko i nie wpłyną na morfologię, a także na pogorszenie stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych. Roboty budowlane, aby spełniać wymagania związane z ochroną środowiska, będą prowadzone przez pojazdy i maszyny sprawne technicznie.

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

W chwili obecnej nie można dokładnie ilościowo określić dla okresu budowy zużycia wody, materiałów i energochłonności, ilości i rodzajów wytwarzanych odpadów i ścieków, emitowanych zanieczyszczeń, wibracji oraz zasięgu uciążliwego hałasu (zależać to będzie od rozwiązań przyjętych w projekcie organizacji robot). Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne. Wynika to ze skali inwestycji, stosowanej technologii i rodzaju przedsięwzięcia. Oddziaływania powyższe są integralnie związane z zakresem przedsięwzięcia i w zasadzie nie mogą być wyeliminowane. Istnieje ograniczona możliwość.

### **7.1 Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych**

Ścieki socjalno-bytowe wytwarzane w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą magazynowane na placu budowy i wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków. Natomiast w trakcie eksploatacji drogi nie są wytwarzane tego rodzaju ścieki.

### **7.2 Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych**

Woda wykorzystywana będzie w niewielkich ilościach (do zwilżania podbudowy z kruszyw w trakcie zagęszczania oraz zwilżania kół walców podczas walcowania mas bitumicznych).

Woda do celów socjalnych i budowlanych pobierana będzie z ze źródeł własnych wykonawcy robót. Ścieki z pomieszczeń socjalnych odprowadzane będą do bezodpływowego zbiornika o pojemności około 5,0 m<sup>3</sup> i okresowo wywożone przez specjalistyczną firmę zgodnie z zawartą umową na odbiór ścieków bytowych.

Przedmiotowa inwestycja nie ma charakteru produkcyjnego i inne ścieki nie będą wytwarzane. Na etapie budowy, wody pochodzące z ewentualnej technologii realizacji budowy drogi nie będą wprowadzane do wód płynących rzek lub potoków.

### 7.3 Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Projektuje się odprowadzenie wód poprzez istniejące rowy drogowe oraz projektowane systemy kanalizacji zamkniętej i otwartej (np. ścieki z elementów betonowych) do naturalnych istniejących odbiorników a także na tereny chłonne.

Zgodnie z obowiązującą definicję zawartą w art. 2 pkt 8 ustawy o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz.U.2019.1437) wody opadowe i roztopowe pochodzące z powierzchni zanieczyszczonych o trwałej nawierzchni, w szczególności z miast, portów, lotnisk, terenów przemysłowych, handlowych, usługowych i składowych, baz transportowych oraz dróg i parkingów ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, nie stanowią ścieków w rozumieniu ww. Ustawy, zatem nie jest wymagane budowanie systemów oczyszczania ścieków przed odprowadzeniem tych wód do naturalnych odbiorników.

### 7.4 Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:

Podczas robót budowlanych powstawać będą odpady z rozbiórek istniejącej nawierzchni jezdni. Odpady te są klasyfikowane wg załącznika do rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 02 stycznia 2020 r. (poz. 10) jako odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej - kod 17 01 01, 17 03 02. Odpady te powinny zostać częściowo wykorzystane na miejscu oraz poddane recyklingowi. Odpady z demontażu urządzeń infrastruktury, klasyfikowane jako odpady i złomy metaliczne - kod 17 04 05, zostaną poddane recyklingowi. Teren po zakończeniu budowy zostanie uporządkowany i zrekultywowany. Ilości poszczególnych rodzajów odpadów zostaną określone na etapie projektu budowlanego.

#### a/ odpady z rozbiórki istniejącej jezdni przepustów i umocnień rowów

17 01 01	odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów,
17 01 81	odpady z remontów i przebudowy dróg,
17 02 01	drewno,
17 02 03	tworzywa sztuczne,
17 03 01*	mieszanki bitumiczne zawierające smołę,
17 03 02	mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01,
17 04 05	żelazo i stal,
17 05 04	gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03,
17 09 04	zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03,

20 02 01 odpady ulegające biodegradacji.

**b/ odpady z urządzeń ochronnych**

Nie projektuje się urządzeń ochronnych.

c/ odpady z czyszczenia ulic i placów

Zanieczyszczenia pozostawione na drodze przez użytkowników drogi (20 03 01) (śmieci, porzucone przedmioty) - służby porządkowe będą odprowadzać na wysypisko śmieci w przewidywanej ilości ok. 50 kg/rok.

**d/ ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń**

Zakres planowanego przedsięwzięcia nie obejmuje instalacji maszyn oraz urządzeń.

**e/ zanieczyszczenie powietrza**

W wyniku planowanej budowy drogi, nie wystąpi pogorszenie jakości powietrza w stosunku do stanu istniejącego.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje jakichkolwiek zmian zanieczyszczeń atmosfery w stosunku do stanu istniejącego. Doprowadzenie do normowych parametrów drogi przyczyni się do polepszenia płynności i bezpieczeństwa przejazdu pojazdów, a także zmniejszenia emisji zanieczyszczeń.

**7.5 Zabezpieczenia w trakcie wykonania robót**

Podczas realizacji robót drogowych Wykonawca robót zostanie zobowiązany do bezwzględnego zabezpieczenia otaczającego środowiska przed pyleniem, emisją szkodliwych substancji, które będzie podstawą jego działań organizacyjnych w ramach realizacji przedsięwzięcia i nadzoru nad nim. Również jakość wykonywanych robót ma istotny wpływ na zanieczyszczenie środowiska. Sprzęt i środki transportowe będą dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko. Istotne jest więc zużycie paliwa, jego rodzaj, ilość wydzielanych spalin jak również stan techniczny maszyn i pojazdów. Wykonawca zobowiązany będzie do prawidłowej eksploatacji i właściwej konserwacji sprzętu.

Przy robotach budowlano - montażowych mogą wystąpić okresowe uciążliwości w rejonie miejsca budowy, które są nie do uniknięcia i są spowodowane spalinami wydzielanymi przez maszyny i pojazdy oraz wydzielaniem gazów z podgrzanych asfaltów drogowych w przypadku budowy nawierzchni bitumicznych.

Wykonawca zobowiązany zostanie do bezwzględnej minimalizacji wydzielania się szkodliwych gazów z mieszanek mineralno-bitumicznych, np. w trakcie transportu mieszanki poprzez zastosowanie opony szczelnie zakrywających skrzynię ładunkową samochodu przewożącego mieszankę.

Na etapie budowy powstawać będą też ścieki bytowo-gospodarcze. W obecnej fazie projektowania nie jest możliwe wykonanie prognozy ilości tych zanieczyszczeń. Źródła tych ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zaplecza budowy. W celu

minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych. Wykonawca zobowiązany zostanie do instalacji przenośnych sanitariatów oraz opróżniania ścieków socjalnych gromadzonych w zbiornikach kabin. Wykonawca będzie musiał także zadbać o zabezpieczanie składowisk materiałów sypkich oraz nadzór nad stanem technicznym sprzętu.

## **7.6 Emisja energii - hałasu**

W czasie budowy występować będzie podwyższona emisja hałasu, spowodowana pracą maszyn drogowych i środków transportu oraz zmianą organizacji ruchu na odcinku drogi. Będą to dla mieszkańców oddziaływania uciążliwe, choć krótkotrwałe, które ustąpią po zakończeniu robót.

Planowana budowa/rozbudowa drogi gminnej, nie spowoduje zwiększenia emisji hałasu. W związku z tym, że ruch kołowy obecnie odbywa się po nierównej, nawierzchni, charakteryzującej się zawężeniami i ciasnymi łukami poziomymi wymuszającymi zmniejszenie prędkości pojazdu i jego rozpędzanie. Po zrealizowaniu inwestycji ruch będzie odbywał się płynnie, po bitumicznej nawierzchni o normatywnych parametrach, należy zatem stwierdzić, że nastąpi jego znaczne zmniejszenie w stosunku do stanu istniejącego.

## **7.7 Stany awaryjne**

W przypadku wystąpienia awarii z udziałem pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne i rozlania się substancji poza teren szczelnej powierzchni drogi lub po przedostaniu się substancji do ziemi lub cieku, należy niezwłocznie powiadomić o tym zdarzeniu służby Straży Pożarnej oraz zarządcę drogi.

W przypadku rozlewu substancji ropopochodnych należy ustawić typowe zapory pływające oraz zastosować sorbenty. W przypadku rozlewu na powierzchnię ziemi należy dokonać jej przykrycia szczelnym materiałem, celem doraźnego ograniczenia przemieszczania się substancji z wodami do gruntu. Sposób prowadzenia akcji ratowniczej musi być dostosowany do rodzaju zdarzenia i skali zagrożenia. Szybka reakcja właściwych służb oraz stosowanie posiadanych instrukcji postępowania i powiadamiania w takich stanach przyczynią się do zminimalizowania ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Zapewniona będzie minimalizacja zagrożenia dla gleb, wód powierzchniowych i podziemnych w przypadku wystąpienia poważnej awarii spowodowanej np.: wypadkiem drogowym z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne dla środowiska (cysterny z olejem opałowym, paliwem napędowym itp.).

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

Nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przedsięwzięcie ma charakter lokalny. Oddziaływania inwestycji praktycznie mieszczą się w granicach pasa drogowego, a odległość od granicy ze Słowacją wynosi około 60 km, natomiast z Ukrainą ok 124 km.

## **9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.**

Teren, na którym projektowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest położony w obrębie obszarów Natura 2000.



Negatywne oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska przyrodniczego polega przede wszystkim na zajmowaniu nowych terenów pod zabudowę oraz zniszczeniu biotopów, fragmentacji siedlisk i odcięciu kontaktów między gatunkami i populacjami. Projektowany zakres prac znajduje się w miejscu istniejącej drogi, wobec tego nie zmieni istniejącego zagospodarowania terenu, nie przyczyni się do zniszczenia istniejącej fauny i flory i nie wpłynie na zmianę ekosystemów i istniejącej biosfery.

Projektowana inwestycja drogowa w zakresie objętym niniejszym wnioskiem nie będzie powodowała zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

Po zakończeniu inwestycji ruch pojazdów nie ulegnie zwiększeniu, a emisja spalin, hałasu i zanieczyszczeń zostanie zmniejszona w stosunku do stanu obecnego. Planowana inwestycja w zakresie objętym niniejszym wnioskiem nie będzie powodowała zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, oraz nie ma i nie będzie miała wpływu na europejską sieć Natura 2000.

Ponieważ planowana inwestycja dotyczy stosunkowo krótkiego odcinka drogi, więc w jej wyniku nie wystąpi pogorszenie stanu środowiska, dlatego dla planowanego zakresu przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W obrębie inwestycji a także w jej najbliższym sąsiedztwie nie występują inne formy ochrony przyrody. Podsumowując powyższe należy zaznaczyć, że w obrębie planowanej inwestycji nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk. Ponadto nie przewiduje się wpływu na bioróżnorodność obszaru. Zinwentaryzowana przyroda (znajdująca się poza miejscem planowanego przedsięwzięcia) jest typowa dla terenu przydrożnego. Oddziaływanie przedsięwzięcia na przyrodę (ożywioną i nieożywioną), w tym na twory przyrody obejmują zarówno fazę budowy, jak i późniejszej eksploatacji. Zakres tego oddziaływania opisano w poprzednich rozdziałach. Poniżej podano opis działań służących zapobieganiu i ograniczaniu oddziaływań na elementy środowiska przyrodniczego, mających zastosowanie w przypadku omawianego przedsięwzięcia. Z uwagi na wielkość oddziaływania nie jest wymagane prowadzenie działań kompensujących. Wystarczające są działania zapobiegające i ograniczające negatywne oddziaływanie.

Na terenie inwestycyjnym oraz w jego sąsiedztwie nie stwierdzono występowania :

- gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. (Dz. U. z 2014 r.

poz. 1408),

- gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409),
- gatunków występujących zwierząt objętych ochroną na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183),
- siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyborów obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia, jako obszary Natura 2000 zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. tekst jednolity z 2014 r. (Dz. U. 2014 poz. 1713).

**10. 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 oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.**

W obrębie planowanego przedsięwzięcia nie są obecnie realizowane inne przedsięwzięcia w wyniku, których może dojść do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

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

Nie przewiduje się ryzyka wystąpienia poważnej awarii w przypadku planowanego przedsięwzięcia, gdyż nie będą wykorzystywane technologie, ani substancje mogące stanowić zagrożenie dla środowiska. Realizacja przedmiotowego zadania nie przebiega przez tereny, w których występują osuwiska oraz zapadliska, w związku z tym nie przewiduje się wystąpienia ryzyka katastrof budowlanych i naturalnych lub poważnych awarii.

**12. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.**

W związku z planowaną inwestycją nie przewiduje się prac rozbiórkowych budynków kubaturowych lub innych obiektów.

**13. Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.**

Dla projektowanej inwestycji nie przewiduje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Projektowa inwestycja poprawi warunki użytkowania istniejącej drogi, a tym samym zmniejszy oddziaływanie na środowisko (ograniczenie hałasu i innych emisji,

znaczące zmniejszenie oddziaływania barierowego). Biorąc pod uwagę opisane powyżej uwarunkowania można stwierdzić, że planowana inwestycja ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz zastosowane rozwiązania szczegółowe nie będzie negatywnie oddziaływać na obszary wokół inwestycji.

#### 14. PODSUMOWANIE

Planowana inwestycja wpłynie pozytywnie na poprawę stanu środowiska w rejonie odcinka objętego zakresem inwestycji.

Realne korzyści z realizacji inwestycji to m.in.:

- zmniejszenie emisji hałasu od ruchu kołowego w wyniku wykonania nowej, równej nawierzchni bitumicznej o normatywnej szerokości na łukach na całym odcinku drogi,
- zmniejszenie emisji spalin poprzez wyeliminowanie częstych hamowań i zatrzymań pojazdów, wymuszonych koniecznością omijania pieszych, zwężeniami jezdni oraz ubytkami nawierzchni,
- poprawa istniejących warunków środowiskowych na okolicznym terenie,
- poprawa stanu technicznego drogi i wyeliminowanie możliwości uszkodzenia pojazdów.

Na podstawie analizy oddziaływania przedsięwzięcia opisanej nie ma podstaw do stwierdzenia, że może ono oddziaływać na obszary chronione, w tym w szczególności obszary Natura 2000. Nie będzie prowadzona działalność określona jako mogąca stanowić zagrożenie dla tego obszaru. W granicach dopuszczalnych dla ścieków wprowadzanych do wód będą mieściły się stężenia zawiesin oraz węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowo-roztopowych odprowadzanych do istniejących odbiorników i na tereny chłonne. W przypadku wystąpienia awarii z udziałem pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne i rozlania się substancji poza teren szczelnej powierzchni drogi lub po przedostaniu się substancji do wód, szybka reakcja właściwych służb oraz stosowanie posiadanych przez zakład instrukcji postępowania i powiadamiania w takich stanach przyczynią się do zminimalizowania jej skutków. Zatem planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało na w/w obszary chronione.

Planowana inwestycja ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia nie będzie negatywnie oddziaływać na obszary chronione ustanowione na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Projektowana inwestycja będzie poprawnie wpisana w krajobraz i dostosowana do istniejącego terenu. Nie będzie więc również zakłócać estetyki krajobrazu.

Analizując uwarunkowania prawne przewiduje się, że planowana budowa i rozbudowa istniejącego odcinka drogi nie spowoduje:

- wzrostu emisji o nie więcej niż 20%,
- wzrostu zużycia surowców, materiałów, paliw i energii o nie więcej niż 20%.

Inwestycja nie stanowi zagrożenia dla środowiska dzięki użyciu materiałów, które nie wpływają na nie negatywnie. Poza tym zagospodarowanie i uporządkowanie terenu pasa drogowego pozytywnie wpłynie na estetykę i charakterystykę ekologiczną odcinka drogi.

**Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że w związku z planowaną realizacją przedmiotowej inwestycji nie ma potrzeby opracowywania Raportu oddziaływania na środowisko.**

**Podstawa opracowania oraz spis pozostałych aktów prawnych:**

1. Umowa pomiędzy Zamawiającym a Biurem Projektowym.
2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wielopole Skrzyńskie uchwalone uchwałą Rady Gminy w Wielopolu Skrzyńskim Nr XXXIII/191/02 z dnia 20 marca 2002r.,
3. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839);
4. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2020.0.470);
5. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U.2017.0.1496);
6. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.2019.0.1186);
7. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2020.0.110);
8. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.0.124);
9. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000, Nr 63, poz. 735 z późniejszymi zmianami);
10. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. ( Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430) - warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne;
11. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2020.0.1219);
12. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U.2020.0.797);
13. Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 02 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U.2020.10);
14. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz.U.2016.93);
15. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 5 października 2015 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi (Dz.U.2015, poz. 1694);
16. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.2019.0.1931);
17. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości

- odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.2010.16.87);
18. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2014 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji oraz pomiarów ilości pobieranej wody (Dz.U. 2019 poz. 2455);
  19. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 2 lipca 2010 r. w sprawie przypadków, w których wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza z instalacji nie wymaga pozwolenia (Dz.U.2010.130.881);
  20. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r., w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.2014.0.112);
  21. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U.2007.105.718);
  22. Ustawa z dn. 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U.2020.0.293);
  23. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U.2020.310);
  24. Rozporządzenie 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.2019.1311);
  25. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, których wprowadzanie w ściekach przemysłowych do urządzeń kanalizacyjnych wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego (Dz.U.2019.1220);
  26. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz.U.2017.1566);
  27. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 r. w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz.U.2002.8.70);
  28. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz.U.2016.1395);
  29. Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U.2017.0.1161 z późn. zm.);
  30. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U.2020.0.55);
  31. Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U.2020.0.6);
  32. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U.2014.0.1409);

33. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U.2016.2183 z późn. zm.);
34. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz.U.2014.1713);
35. Dyrektywa Rady 2009/147/WE w sprawie ochrony dzikiego ptactwa;
36. Dyrektywa Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory;
37. Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U.2016.138);
38. Ustawa z dnia 15 maja 2015 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową oraz o niektórych fluorowanych gazach cieplarnianych (Dz.U.2015.881 z późn. zm.);
39. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (L 26/1);
40. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U.2020.0.282);
41. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2020.0.256).

**Data sporządzenia i podpis autora Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia**

Rzeszów , wrzesień 2022r.

*mgr inż. Roman Rypyst*

*mgr inż. Marcin Bechta*

**Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, dla przedsięwzięć wymagających decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r.**

Lp.	Nr ewid. działki
1.	1513/3 – Pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 986
2.	636/4-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
3.	648/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole

4.	663/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
5.	664/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
6.	649/1-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
7.	665/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
8.	666/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
9.	668/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
10.	669/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
11.	670/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
12.	671/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
13.	672/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
14.	673/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
15.	674/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
16.	675/2-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
17.	636/9-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
18.	1260/5-Pas drogowy drogi gminnej 107704R Broniszów - Zapole
19.	1504 – Pas wodny
20.	648/3
21.	667
22.	639/10
23.	640/6
24.	640/7
25.	641/3
26.	642/6
27.	643/3
28.	645/5
29.	648/1



30.	673/1
31.	1510
32.	1257/3
33.	1258/1
34.	1268/3
35.	1271/1
36.	1272/7