

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA



ZADANIE:

PRZEBUDOWA ODCINKA NAWIERZCHNI DROGI LEŚNEJ HUTA BRZUSKA NR INW. 242/497 W LEŚNICTWIE BRZUSKA

INWESTOR:

**PAŃSTWOWE GOSPODARSTWO LEŚNE
LASY PAŃSTWOWE
NADLEŚNICTWO BIRCZA
STARA BIRCZA 99
37-740 BIRCZA**

Kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzono na podstawie art. 62a pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm). przy uwzględnieniu przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839)

Celem opracowania tej karty informacyjnej jest przedstawienie podstawowych danych o przedsięwzięciu w związku z przepisami o ocenach oddziaływania na środowisko oraz wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Właściwy organ dokonując oceny oddziaływania uwzględnia łącznie szczegółowe uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia biorąc pod uwagę charakterystykę przedsięwzięcia, wielkość emisji, usytuowanie oraz rodzaj i skalę jego oddziaływania na środowisko.

Projektowana przebudowa odcinka drogi wynosi 0,996 km, więc zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62* w/w rozporządzenia zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

** 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.*

Funkcja	Tytuł, Imię i Nazwisko	Nr uprawnień, specjalność	Data	Podpis
Opracował:	mgr inż. Wojciech Franków	250/01/DUW	Maj 2023	

Spis treści

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia	2
2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia szatą roślinną	4
2.1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego	4
Droga leśna.....	5
2.2. Dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości	5
2.3. Zieleń istniejąca	5
3. Rodzaj technologii	6
3.1. Urządzenia ochrony środowiska.....	7
3.2. Infrastruktura techniczna	7
3.3. Przewidywane oddziaływanie inwestycji w czasie realizacji.....	7
4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia	8
5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw i energii.....	8
6. Rozwiązania chroniące środowisko	9
7. Rodzaj i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko	15
7.1. Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych	15
7.2. Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych	15
7.3. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych	15
Droga leśna.....	15
7.4. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami	16
Ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń	16
Wprowadzania zanieczyszczeń do atmosfery	16
Emisja energii – hałasu	16
Zieleń	17
Wpływ na powierzchnię ziemi	17
Ochrona środowiska przyrodniczego	17
8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	17
9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.....	17
10. W przypadku inwestycji drogowych – wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci dróg	31
11. 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.....	31
12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej	31
12.1. Stany awaryjne.....	32
13. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko	32
13.1. Odpady podczas realizacji inwestycji	32
13.2. Odpady podczas eksploatacji drogi	33
14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.....	34
15. Uwarunkowania prawne i wnioski	34
16. LITERATURA	35

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Rodzaj przedsięwzięcia:

„PRZEBUDOWA ODCINKA NAWIERZCHNI DROGI LEŚNEJ HUTA BRZUSKA NR INW. 242/497 W LEŚNICTWIE BRZUSKA”

Planowane przedsięwzięcie ma charakter liniowy, usytuowane jest na terenach leśnych będących własnością Lasów Państwowych Nadleśnictwo Bircza, Leśnictwo Brzuska o nr inw. 242/497 i stanowiącą drogę leśną położoną na działce o numerze ewidencyjnym 505, 511, 512, 513 obręb 0007 Huta Brzuska, gmina Bircza, powiat przemyski, województwo podkarpackie.

Pas terenu zajętego przez drogę przebiega w terenie leśnym położony w granicach Parku Krajobrazowego Pogórze Przemyskie oraz terenie obszaru chronionego Natura 2000 o nazwie:

- obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) o nazwie „Pogórze Przemyskie” i kodzie PLB 18001
- obszar siedliskowy o nazwie „Ostoja Przemyska” i kodzie PLH 180012.

W promieniu kilometra od drogi nie stwierdzono występowania:

- 1) obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych,
- 2) obszarów wybrzeży, górskich oraz obszarów objętych ochroną w tym stref ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych,
- 3) obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,
- 4) obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- 5) uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej,

Przedsięwzięcie przewiduje wykonanie robót budowlanych w zakresie, który obejmuje przebudowę nawierzchni drogi leśnej nr inw. 242/497 od km 1+720,00 do km 2+716,00.

Powierzchnia inwestycji, liczona w granicach zakresu inwestycji wyniesie ok. 1,2 ha.

Planowana przebudowa nawierzchni ograniczać się będzie do istniejącego pasa drogowego bez konieczności wycinki drzew i krzewów.

Brak jest ujęć wód, obszarów ochronnych zbiorników śródlądowych czy wybrzeży. Planowanie przedsięwzięcia nie obejmuje obszarów o przekroczonych normach jakości środowiska, tj. obszary przemysłowe, czy obszary o przekroczonych standardach jakości gleby, wód powierzchniowych czy podziemnych.

Niniejsza karta informacyjna przedsięwzięcia stanowi załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Stan aktualny

Droga ma charakter drogi leśnej wewnętrznej o istotnym znaczeniu gospodarczym i przeciwpożarowym. Droga jest własnością Lasów Państwowych i jest wykorzystywana w głównej mierze do prac związanych z gospodarką leśną. Przebiega przez kompleks leśny w istniejącym pasie otoczonym drzewostanem. Całkowita długość drogi wynosi 3,200 km. Jej przebieg umożliwia dojazd z kompleksu leśnego do drogi powiatowej nr 2079R Brzuska-Huta Brzuska.

Trasa drogi przebiega przez teren falisty o znacznych pochyleniach i przeciętnych warunkach gruntowo-wodnych. Droga w układzie sytuacyjnym składa się z odcinków prostych oraz łuków poziomych wyokrąglających załomy trasy. Pochylenia podłużne drogi mieszczą się w normatywnych wartościach dopuszczalnych. Zmiany pochyłeń podłużnych są wyokrąglone pionowymi łukami kołowymi o parametrach spełniających wymagania. Droga posiada nawierzchnię ulepszoną z betonu asfaltowego. Odwodnienie powierzchniowe drogi odbywa się poprzez pochylenia poprzeczne nawierzchni, poboczy, rowów przydrożnych i przepustów.

Korpus drogi nie wykazuje znaczących ubytków. Szerokość istniejących poboczy 75 cm spełnia wymóg szerokości wynikający z obowiązujących wytycznych parametrów dróg leśnych.

Nawierzchnia z betonu asfaltowego wykazuje na całej długości spękania o różnym stopniu natężenia świadczące o wystąpieniu efektu zmęczeniowego nawierzchni. Wyraźnie widoczne są negatywne zjawiska występujące w nawierzchni w postaci spękań siatkowych, spękań podłużnych i poprzecznych, odkształceń profilu. Stan ten świadczy o mocnej eksploatacji nawierzchni. Istniejące grubości konstrukcji nawierzchni przy tym typie podłoża gruntowego są nie wystarczające.

Celem przebudowy jest wykonanie nowej warstwy ścieralnej i wiążącej. Zamierzeniem jest utrzymanie własności eksploatacyjnych nawierzchni i powstrzymanie postępującej degradacji.

Wyremontowana nawierzchnia wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu, poprawę bezpieczeństwa jazdy a także na poprawę ochrony środowiska naturalnego.

Planowana przebudowa nawierzchni będzie realizowany w istniejącym pasie drogowym i nie jest powiązany z innymi przedsięwzięciami, w związku z tym nie wystąpi możliwość kumulowania się jego oddziaływania.

W wyniku przebudowy nawierzchni nie zmieni się sposób użytkowania terenu zarówno w granicach pasa drogowego jak i na gruntach bezpośrednio do niego przyległych. Nie zakłada się zmiany usytuowania żadnego z elementów drogi, tj. korpusu drogi, rowów przydrożnych, skarp i przeciwskarp torowiska oraz pasa drogowego.

Na przedmiotowym odcinku drogi występuje przekrój drogowy szlakowy z poboczami gruntowymi i z kruszywa.

Parametry techniczne istniejącej drogi :

- droga wewnętrzna
- kategoria drogi D
- kategoria ruchu KR1
- nośność nawierzchni 100 kN/oś
- prędkość projektowa 30 km/h
- długość drogi – 3,200 km
- szerokość jezdni – 3,50 m
- długość jezdni na mijankach - 17,50+23,00+17,50
- szerokość jezdni na mijankach - 2,50 m
- pobocza obustronne szerokości - 0,75 m
- szerokość podstawowa w koronie – 5,00 m

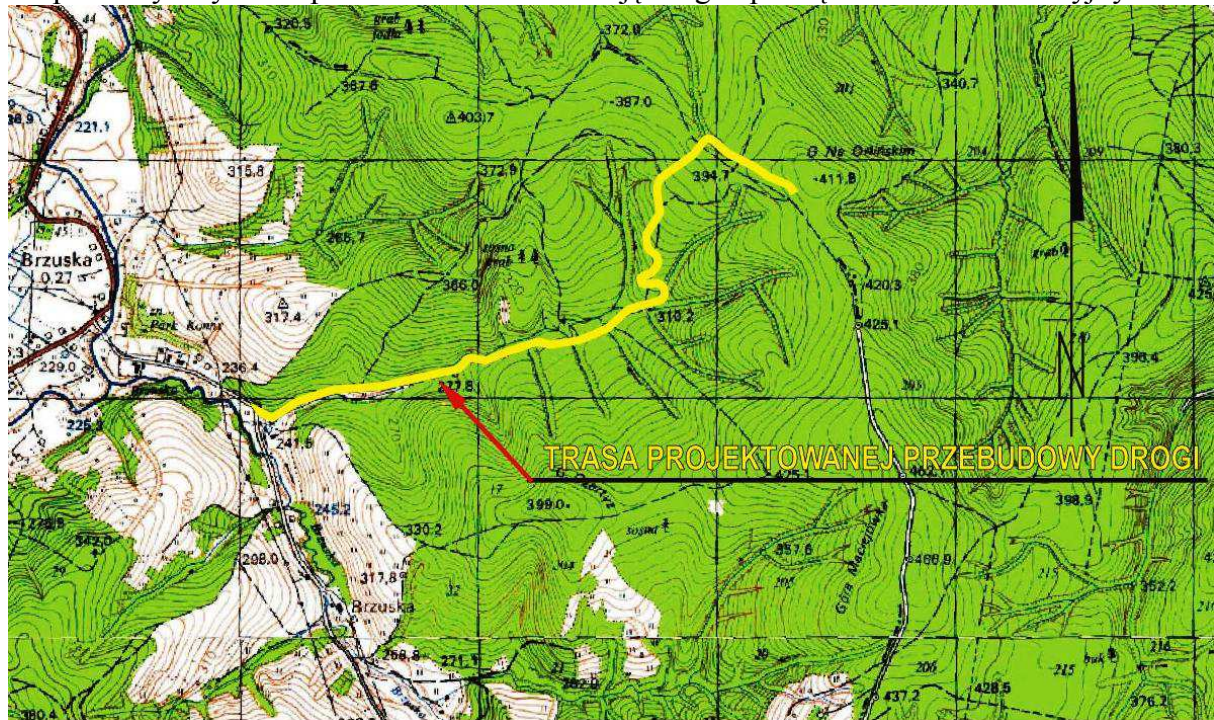
Przedmiotowa przebudowa nawierzchni będzie polegać na wykonaniu robót remontowych przy pozostawieniu parametrów drogi bez zmian. Będą to roboty głównie odtworzeniowe oraz renowacyjne.

Projektuje się przebudowę nawierzchni przez wykonanie następujących po sobie w kolejności technologicznej robót:

- skropienie emulsją asfaltową kationową szybko rozpadową w ilości 0,2 kg/m² czystego asfaltu po rozpadzie i odparowaniu wody
- wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 z mieszanki mineralno-asfaltowej grysowo - żwirowej grubości 5,0 cm po zagęszczeniu.
- zabezpieczanie geosiatką nawierzchni asfaltowej przed spękaniem odbitymi
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 z mieszanki mineralno-asfaltowej grysowo - żwirowej grubości 4,0 cm po zagęszczeniu
- uzupełnienie poboczy obustronne szerokości 0,75 m i grubości 9 cm kruszywem

Planowana inwestycja ma na celu poprawę parametrów technicznych i użytkowych drogi. Przebudowa istniejących elementów dróg nie wpłynie na zwiększenie lokalnego ruchu kołowego. Zakres przewidzianych do wykonania robót przywróci właściwe dla danej klasy drogi jej walory użytkowe.

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację drogi z powiązaniem komunikacyjnym.



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

2.1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego

Inwestycja będzie oddziaływać na następujące działki ewidencyjne na terenie Gminy Bircza stanowiąca drogę leśną na terenie działek o nr ewid. gr. 505, 511, 512, 513 obręb 0007 Huta Brzuska

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości (obektu budowlanego) jest równa powierzchni pasa drogowego na odcinku projektowanej przebudowy nawierzchni, na którym będą wykonywane roboty drogowe od km 1+720 do km 2+716:

$$996 \times 12 = 11952 \text{ m}^2 = \sim 1,2 \text{ ha} .$$

Zajmowana powierzchnia zaplecza budowy będzie zminimalizowana ze względu na konieczność zachowania otaczającego terenu i ograniczenia do minimum wkraczania na sąsiednie posesje.

Na etapie wstępnego projektowania trudno dokładną lokalizację zaplecza budowy, baz technicznych, baz materiałowych i innych baz niezbędnych do realizacji inwestycji gdyż obowiązek ten zostanie powierzony wyłonionemu na drodze przetargu wykonawcy robót. Na obecnym etapie nie są określone zdolności techniczne oraz zakres zaplecza budowy i baz technicznych przyszłego wykonawcy robót, jednakże zgodnie z zapisami przyszłych warunków kontraktowych wyłoniony wykonawca zostanie zobowiązany aby zorganizować zaplecze budowy w sposób zabezpieczający podłoże przed zanieczyszczeniem, m.in. poprzez.:

- zostanie utwardzony teren na którym będzie zlokalizowane zaplecze,
- strefy, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów,

miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby), miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych zostaną uszczelnione (wyłożone materiałami izolacyjnymi) i zabezpieczone przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego,

- zaplecze budowy zostanie wyposażone w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty,
- odpady będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu oraz zapewniony zostanie ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Ewentualne odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych, będą segregowane celem ich odbioru przez specjalistyczne firmy, zajmujące się ich unieszkodliwianiem.

Droga leśna

Parametry techniczne drogi leśnej określono w pkt. 1.

2.2. Dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości

Droga wykorzystywana jest głównie do celów związanych z gospodarką leśną (obsługi komunikacyjnej kompleksów leśnych leśnictwa Łodzinka - wywóz drewna, gospodarka łowiecka, zagospodarowanie lasu, ochrona).

Na objętym projektem odcinku remontu drogi, jednojezdniowej dwukierunkowej występuje nawierzchnia bitumiczna. Nawierzchnia drogi leśnej objętej planowanymi robotami posiada szerokość od 3,50 m, pobocza gruntowe 0,75 m, jezdnia o przekroju poprzecznym daszkowym o parametrach technicznych jak w pkt 1.

Wody powierzchniowe z korpusu dróg odprowadzane są powierzchniowo do rowów przydrożnych.

2.3. Zielen istniejąca

Na powierzchni pasa drogowego występuje szata roślinna w postaci porostów traw i pojedynczych zakrzaczeń.

Planowany zakres robót nie przewiduje jakiegokolwiek usuwania krzaków i drzew. Pobocza drogi, pasy zieleni i skarpy są systematycznie koszone.

Na analizowanym terenie objętym inwestycją nie stwierdzono występowania pomników przyrody. **W ramach inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew ani krzewów.**

Sposób zabezpieczenia pni istniejących drzew przed ewentualnym uszkodzeniem :

- aby wykluczyć uszkodzenie pni drzew w obrębie budowy zostaną one owinięte materiałami jutowymi, matami słomianymi lub folią pęcherzykową oraz oszalowane deskami. Zabezpieczenie winno znajdować się do wysokości nie mniej niż 150 cm, dolna część desek powinna opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych. Oszalowanie należy opasać drutem bądź taśmą, deski powinny ściśle przylegać do pnia,
- w razie konieczności zostaną zabezpieczone korony drzew poprzez podwiązywanie gałęzi narażonych na uszkodzenia lub wykonanie dodatkowych osłon,
- w przypadku uszkodzeń korzeni lub gałęzi i pni zostanie zlecone specjalistycznej firmie usunięcie uszkodzeń,
- nie przewiduje się zmiany poziomu terenu w obrębie istniejących drzew.

3. Rodzaj technologii

Inwestycja w postaci remontu drogi nie ma charakteru produkcyjnego. Nawierzchnia wykonana zostanie z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Faza budowy:

Inwestycja w postaci remontu drogi i zjazdów nie ma charakteru produkcyjnego. W punkcie tym opisano technologię prowadzenia robót.

Zakres prac przewidzianych dla przebudowy nawierzchni drogi:

- rozebranie istniejącej nawierzchni
- odwiezienie materiałów z rozbiórki
- wykonanie połączenia międzywarstwowego
- wykonanie warstwy z betonu asfaltowego
- uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym;
- uporządkowanie terenu.

Wszelkie prace związane z przebudową drogi zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla otaczającego środowiska.

Transport maszyn i materiałów będzie odbywał się po istniejących drogach dojazdowych. Nie przewiduje się zniszczenia zbiorowisk roślin w związku z pracami budowlanymi oraz organizacją zapleczy.

Faza eksploatacji:

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie jest związana z użyciem technik i technologii, o których mowa w art. 143 ustawy Prawo ochrony środowiska (tzw. BAT – porównanie do najlepszych możliwych technologii w związku z powyższym nie dokonuje się tego porównania).

Źródłem uciążliwości i oddziaływania na środowisko jest użytkowanie drogi, a w szczególności ruch samochodowy i wprowadzanie wód opadowych do środowiska. W fazie eksploatacji powstawać będą emisje: hałasu, emisje do powietrza, spływy wód opadowych.

Rodzaj nawierzchni

Podstawowe parametry techniczne dróg po wykonaniu:

- Kategoria drogi : droga wewnętrzna
- Klasa drogi : D (droga dojazdowa)
- Kategoria ruchu : KR1
- Dopuszczalny nacisk : 100 kN/oś

Nawierzchnia będzie utrzymywana przez zarządcę drogi na zasadach analogicznych jak dla innych tego typu obiektów.

Urządzenia oczyszczające

Wody opadowe i roztopowe z poziomu jezdni odprowadzane będą powierzchniowo przez ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych do przydrożnych rowów oraz pasa zieleni. System ten zostanie utrzymany bez zmian.

Faza likwidacji:

Zarządca nie przewiduje wariantu likwidacji przedsięwzięcia. Z tego względu nie omawia się tej fazy w pełni. W przypadku podjęcia takiej decyzji powstające uciążliwości byłyby podobne do tych, które występują w fazie budowy. Znacznemu zwiększeniu uległyby ilości powstających odpadów. Likwidacja obiektu z uwagi na ważne połączenie komunikacyjne nie jest możliwa.

3.1. Urządzenia ochrony środowiska

Odwodnienie korpusu drogowego w obrębie drogi leśnej przewidziano tak jak dotychczas grawitacyjnie za pośrednictwem rowów otwartych, tzn. spadkami podłużnymi i poprzecznymi jezdni i poboczy do istniejących rowów drogowych trawiastych/chłonnych.

3.2. Infrastruktura techniczna

Na etapie wstępnego projektowania nie zakłada się przebudowy sieci.

3.3. Przewidywane oddziaływanie inwestycji w czasie realizacji

W ramach prowadzonych prac budowlanych będzie naruszona, a następnie odtworzona zieleń niska (poprzez obsianie skarp). Kopaliny nie będą eksploatowane. W trakcie robót będą stosowane materiały i technologie wykluczające możliwość skażenia wody, gleby i powietrza. W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu inwestycji w czasie robót należy przestrzegać następujących zasad:

- prace budowlano-montażowe będą wykonywane w porze dziennej;
- będą stosowane maszyny i urządzenia oraz środki transportu wyłącznie dobrym stanie technicznym;
- transport materiałów i sprzętu zorganizowany będzie w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu;
- unikanie koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń;
- ograniczenie jałowej pracy silników spalinowych;
- ścieki sanitarne w czasie robót będą odprowadzane do kontenerowych sanitariatów.

Podczas eksploatacji:

- właściwa eksploatacja i utrzymanie elementów drogi.

Po zakończeniu robót należy dokonać:

- usunięcia zapasów materiałów użytych w trakcie prowadzenia robót;
- uporządkowania terenu przyległego;
- odtworzenia zieleni niskiej (obsianie skarp trawą).

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Co do lokalizacji nie przewiduje się innych wariantów przedsięwzięcia. Brak wariantowania wynika z rodzaju inwestycji – remont będzie wykonywany w ramach istniejącego układu komunikacyjnego przeznaczonego do obsługi przyległej zabudowy.

Analiza wariantów:

a/ wariant proponowany przez wnioskodawcę

Jest to wariant najkorzystniejszy pod względem:

- lokalizacyjnym - wykorzystanie istniejącego terenu pasa drogowego. Ze względu na funkcję obsługi przyległego terenu i pozostawienie przebiegu drogi po istniejącym śladzie nie spowoduje konieczności znaczących zmian w zagospodarowaniu przyległych nieruchomości,
- technologicznym i ekonomicznym - wykorzystanie istniejącego terenu pasa drogowego jako placu budowy i dojazdu w trakcie realizacji inwestycji znacznie obniży koszty inwestycji,
- środowiskowym – zastosowanie tego wariantu wymaga w najmniejszym stopniu zajęcia nowych terenów zielonych.

b/ wariant zerowy (pozostawienie stanu istniejącego)

Wariant tzw. „zerowy”, tzn. nie podejmowanie inwestycji będzie niekorzystny ze względu na występowanie zagrożenia bezpieczeństwa w mijaniu się pojazdów. Nawierzchnia wąska oraz w złym stanie technicznym wpływa na zwiększenie emisji spalin i hałasu, powodując konieczność redukcji prędkości i zjeżdżania na pobocza.

c/ wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant wybrany. Remont drogi poprawi się płynność ruchu co wpłynie na obniżenie emisji spalin i hałasu.

5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw i energii

Faza budowy

Materiały wykorzystywane w toku budowy to: woda, piasek, kruszywo, emulsja asfaltowa, beton asfaltowy, beton cementowy, kostka brukowa, humus. Bilans mas ziemnych nie powoduje powstawania znaczącego nadmiaru lub braku gruntu.

W trakcie budowy nastąpi zużycie kopalin do celów budowlanych (piasek do zapraw budowlanych i betonu) – co nie stanowi zagrożenia dla środowiska przy skali i długości drogi.

Materiałochłonność i energochłonności prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu działalności. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze stosunkowo niewielkiej skali inwestycji i tradycyjnej techniki budowy.

Zastosowane materiały powinny posiadać świadectwa jakości dopuszczające do stosowania w budownictwie spełniające wymagania obowiązujących norm budowlanych.

Woda używana będzie głównie do celów technologicznych oraz do celów bytowych. Przy założeniu zużycia wody ok. 20 l/dobę/osobę i pracy w szczycie do 20 osób zapotrzebowanie

na wodę będzie wynosić ok. 0,40 m³/dobę. Na tym samym poziomie kształtować się będzie ilość powstałych ścieków socjalno-bytowych. Paliwo zużywane będzie do sprzętu zmechanizowanego wg norm zużycia dla poszczególnych maszyn i urządzeń. Nie planuje się zużycia energii cieplnej, elektrycznej, gazowej.

Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi w sezonie około 30 Mg/km utrzymywanej powierzchni drogi (mieszanka piaskowo-solna). Zużycie tych materiałów będzie zależne od częstości występowania ekstremalnych warunków pogodowych oraz sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałych dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę.

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

W fazie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się wykorzystywania materiałów, surowców.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Zarówno realizacja, jak i eksploatacja przedsięwzięcia powinna zapewniać zachowanie zasad ochrony środowiska.

Informacje ogólne

Podstawowe czynniki, które w przypadku eksploatacji dróg negatywnie oddziałują na środowisko to: zawiesiny stałe i substancje ropopochodne znajdujące się w ściekach spływających z powierzchni dróg, hałas komunikacyjny oraz substancje lotne pochodzące ze spalania w silnikach samochodowych i powodujące zanieczyszczenie powietrza. Ponadto, negatywne oddziaływanie dróg na środowisko może objawiać się poprzez naruszenie szlaków migracyjnych zwierząt i zakłócenie stosunków wodnych panujących w gruncie i na jego powierzchni. Dodatkowo, w przypadku budowy nowych oraz modernizacji istniejących dróg bardzo częstym zjawiskiem jest negatywna ingerencja w istniejącą roślinność i krajobraz.

Rozwiązania w zakresie ochrony wód.

Faza realizacji

Projektowany system odwodnienia drogi polega na odtworzeniu otwartych rowów przydrożnych, które będą odbiornikami wód opadowych i roztopowych.

Według obowiązujących przepisów dla dróg gminnych (analogicznie leśnej), zgodnie z rozporządzeniem 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 i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, ścieki pochodzące z przedmiotowej drogi mogą być odprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

W ramach inwestycji nie są planowane głębokie wykopy które mogłyby zakłócić stosunki wodne w gruncie. Niweleta projektowanej drogi prowadzona jest po terenie, tak aby w jak najmniejszym stopniu ograniczyć ingerencję w stosunki wodne panujące na gruncie.

Dla zapewnienia maksymalnej ochrony wód powierzchniowych i gruntowych na etapie realizacji przedsięwzięcia najważniejsza jest właściwa organizacja prac budowlanych i zaplecza budowy (w tym bazy materiałowo-sprzętowej).

Podczas realizacji przedsięwzięcia inwestor i wykonawca zobowiązują się do przestrzegania następujących zasad :

- 1) prace budowlane powinny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu zmechanizowanego, prawidłowo eksploatowanego i konserwowanego, nie powodującego wycieku olejów;
- 2) w razie awarii np. wycieku paliwa lub oleju należy zabezpieczyć miejsca wycieku. Przy małej ilości wycieku substancję niebezpieczną należy zasypać materiałem ochronnym np. piaskiem lub ziemią okrzemkową, zebrać do oznakowanych pojemników i poddać odzyskowi lub unieszkodliwić zgodnie z ustawą o odpadach. Przy dużych wyciekach natychmiast powiadomić odpowiednie służby w celu likwidacji skutków awarii. Zbierającą się ciecz obwałować, odpompować i przekazać do odzysku;
- 3) powstające podczas prac drogowych zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi masy ziemi przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji;
- 4) nie należy magazynować paliw na terenie budowy;
- 5) tankowanie maszyn i pojazdów budowlanych należy ograniczyć do niezbędnego minimum w miejscach do tego wyznaczonych na odpowiednio zabezpieczonym podłożu, paliwem dowożonym w niezbędnych ilościach;
- 6) serwis maszyn budowlanych może odbywać się tylko poza terenem budowy, odpowiedzialnym za serwis będzie wykonawca robót;
- 7) zaplecze technologiczne budowy należy zlokalizować z dala od terenów podmokłych i użytków rolnych. Obecnie lokalizacja zaplecza technologicznego nie jest znana, lecz zostanie ono ograniczone do niezbędnego minimum;
- 8) teren po wykopach należy obsiać trawą w celu ograniczenia erozji powierzchniowej i nie przedostawaniu się zawieszin do wód powierzchniowych;
- 9) wykonawca robót zobowiązany jest do utrzymania w czystości placu budowy oraz dojazdów do placu budowy.

Planowane prace nie wpłyną na zmianę stosunków wodnych na terenie objętym zakresem robót.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki socjalno - bytowe pochodzące z bazy budowy drogi. Jest to źródło ścieków występujące okresowo. W celu minimalizacji zagrożenia wód powierzchniowych tymi ściekami na placu budowy zainstalowane zostaną przenośne sanitariaty.

Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia (po wykonaniu odwodnienia drogi) wody powierzchniowe jak i podziemne nie będą zagrożone.

Ochrona powierzchni gleby i ziemi

Faza realizacji

W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu budowy drogi na powierzchnię ziemi i glebę należy:

- 1) uszczelnić powierzchnię terenów bazy i zaplecza budowy, które zlokalizowane będzie na istniejących, utwardzonych działkach.

- 2) zabezpieczyć drogi dojazdowe i miejsca postoju ciężkiego sprzętu oraz składowania materiałów budowlanych przed skażeniem substancjami ropopochodnymi,
- 3) wyposażyć zaplecze budowy w urządzenia sanitarne dla pracowników tj. przenośne toalety, w miejscach składowania odpadów komunalnych, miejscach składowania resztek materiałów budowlanych itp. dokonać uszczelnienia podłoża,
- 4) zwrócić uwagę na stan techniczny maszyn budowlanych i taboru samochodowego w zakresie układów paliwowo-olejowych, w celu wyeliminowania możliwości wycieku do gruntu. W przypadku powstania wycieku natychmiast go zneutralizować,
- 5) unikać wprowadzenia ciężkiego sprzętu na teren nie objęty inwestycją,
- 6) usuwać sukcesywnie z terenu budowy wszelkiego typu odpady powstałe w trakcie budowy,
- 7) pozyskane podczas inwestycji masy ziemne (urobek) przeznaczone będą na wykonanie planowanej inwestycji.

Faza eksploatacji

Zaprojektowane otwarte rowy przydrożne zapewnią odprowadzanie wody opadowej z powierzchni drogi, co przełoży się na ograniczenie ich negatywnego wpływu na powierzchnię ziemi i glebę na etapie eksploatacji drogi. Z uwagi na niewielki ruch pojazdów na projektowanej drodze, nie ma przesłanek iż odprowadzane wody przekroczą wielkości określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska 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. z 2019 poz. 1311).

Rozwiązania minimalizujące ujemny wpływ na powietrze

Faza realizacji

Jakość powietrza to jeden z podstawowych czynników mających wpływ na warunki życia człowieka oraz środowisko przyrodnicze. Emisje do powietrza w czasie realizacji inwestycji będą miały charakter przejściowy i krótkotrwały. Ograniczenie oddziaływania realizacji inwestycji na powietrze można osiągnąć poprzez:

- transport materiałów budowlanych po drogach utwardzonych
- transport materiałów sypkich pojazdami do tego przystosowanymi, przykrywanie skrzyń ładunkowych plandekami,
- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych od wiatru,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy,
- wykorzystanie maszyn i urządzeń spełniających surowe wymogi co do emisji spalin i hałasu.

Działania powyższe są istotne szczególnie w rejonie występowania zabudowy mieszkaniowej. Stosowanie właściwej organizacji pracy, użycie sprawnego technicznie sprzętu zmechanizowanego, eliminowanie pracy maszyn budowlanych na biegu jałowym będzie również działaniem mającym na celu ochronę powietrza podczas realizacji przedsięwzięcia.

Faza eksploatacji

Źródłem emisji zanieczyszczeń będą przejeżdżające przez drogę samochody. Biorąc pod uwagę niewielkie natężenie ruchu pojazdów na drodze, zanieczyszczenia pyłowe i gazowe z

tym związane nie będą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w otoczeniu projektowanej inwestycji - nie ma zatem potrzeby stosowania rozwiązań ochronnych. Nawierzchnia bitumiczna drogi poprawi płynność jazdy i ograniczy emisję spalin i pyłów do powietrza.

Rozwiązania minimalizujące ujemny wpływ na klimat akustyczny

Faza realizacji

W celu minimalizacji hałasu maszyny i pojazdy mechaniczne będą sprawne technicznie. Nie stwierdza się konieczności podejmowania specjalistycznych środków ochrony akustycznej na etapie budowy z wyjątkiem zakazu prowadzenia robót w porze nocnej od 22:00 do 6:00. Z uwagi na usytuowanie inwestycji z dala od terenów przemysłowych nie przewiduje się możliwości kumulacji oddziaływań z innych źródeł.

Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się pogorszenia oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny. Remont nawierzchni na drodze poprawi płynność jazdy i ograniczy emisję hałasu. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pojazdów nie zastosowano urządzeń chroniących przed hałasem.

Rozwiązania minimalizujące ujemny wpływ na florę i faunę

Faza realizacji.

Aby zminimalizować ujemny wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze w trakcie realizacji prac budowlanych należy:

- początkowe roboty ziemne (usunięcie roślinności i humusu, budowę dróg technologicznych, likwidację podmokłości) wykonać w okresie jesiennym a humus składować w sposób uporządkowany (pryzmy) w celu wykorzystania,
- prace ziemne rozpocząć bezpośrednio po inspekcji przyrodniczej,
- prowadzić monitoring przyrodniczy na placu budowy - odławianie zwierząt i ich ewakuację ze stref zagrożenia,
- podczas prowadzenia robót ziemnych (wykopów) należy unikać tworzenia pułapek dla małych zwierząt poprzez zabezpieczenie placu budowy; w razie stwierdzenia obecności zwierząt należy je uwolnić poza terenem budowy; przed zasypaniem wykopów sprawdzić dna i ściany pod kątem obecności w nich zwierząt,
- prace prowadzić przy użyciu sprawnego sprzętu w sposób uniemożliwiający przedostanie się do gruntu paliw, olejów, smarów,
- bazy materiałowo - sprzętowe (magazyny, składy, bazy transportowe), urobek z wykopów oraz odpady powstające podczas prowadzenia prac (gruz budowlany, elementy prefabrykowane itp.) lokalizować na gruncie utwardzonym i zabezpieczonym,
- po zakończeniu prac budowlanych teren posprzątać i przywrócić do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami.

Faza eksploatacji

Utrzymanie terenów zielonych w sąsiedztwie drogi tj. na poboczach i rowach będzie zapewnione poprzez ich koszenie. Nie stosować chemicznych środków chwastobójczych.

W ramach inwestycji planuje się odmulenie rowu przydrożnego. Z uwagi na fakt, że płazy przystępują do rozrodu w **okresie godowym**, który w Polsce przypada na początek wiosny (od marca do maja) a prace związane z realizacją inwestycji zostaną przeprowadzone w okresie czerwiec – listopad więc nie zachodzi możliwość wpływu realizacji inwestycji na potencjalne miejsca rozrodu płazów.

Identyfikacja celu ochrony wód w rozumieniu art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej

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.

Cele ilościowe - nie przewiduje się poboru i innego wykorzystania wód rzeki mający wpływ na wartość przepływu wód.

Cele jakościowe - inwestycja nie wpływa na jakość wód.

Cele środowiskowe

1. Uniknięcie niekorzystnych zmian w stanie wód - brak wpływu planowanego przedsięwzięcia
2. Osiągnięcie lub zachowanie dobrego stanu wód - brak wpływu planowanego przedsięwzięcia
3. Odwrócenie znaczących i utrzymujących się tendencji wzrostowych zanieczyszczenia wód podziemnych w wyniku działalności człowieka - brak wpływu planowanego przedsięwzięcia
4. Zapewnienie równowagi pomiędzy poborem i zasilaniem wód podziemnych - brak wpływu planowanego przedsięwzięcia

Projektowane przedsięwzięcia nie ma negatywnego wpływu na osiągnięcie powyższych celów środowiskowych.

Identyfikacja oddziaływań antropogenicznych na wody

Działalność górnicza - nie przewiduje się działalności górniczej w ramach projektowanego przedsięwzięcia.

Zrzuty ścieków – nie przewiduje się zrzutów ścieków komunalnych i przemysłowych

Składowiska odpadów – nie są planowane składowiska odpadów

Awarie transportowe – obiekt jest zabezpieczony przed wpływem awarii transportowych na stan wód

- **Wartości graniczne wskaźników jakości wód odnoszące się do jednolitych części wód powierzchniowych w ciekach naturalnych, takich jak struga, strumień, potok, kanał, oraz rzeka, niewyznaczonych jako jednolite części wód sztuczne lub silnie zmienione.**

Elementy biologiczne – nie dotyczy

Elementy hydromorfologiczne - spełnia wymagania jak dla II klasy czystości) tj.:

W obrębie planowanej inwestycji zachowana zostanie ciągłość jednolitej części wód, niezakłócona na skutek działalności antropogenicznych i pozwalająca na niezakłóconą migrację organizmów wodnych i transport osadów. Inwestycja nie ingeruje w koryto dopływu Kamionki ani Sanu.

Elementy fizykochemiczne

Do tych elementów zaliczane są cząstki stałe i substancje pochodzące z wód opadowych i roztopowych pochodzące z odwadnianych powierzchni jezdni. Wody opadowe z jezdni zostaną przejęte przez istniejące rowy przydrożne. Wyprowadzenie wód opadowych poza teren pasa drogowego będzie realizowane na dotychczasowych zasadach tzn. poprzez istniejące rowy.

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 i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019, poz. 1311). można wprowadzać bez oczyszczania - opisano w pkt 7.3.1

Warunki termiczne, tlenowe, zasolenie, zakwaszenie, substancje biogenne) - brak wpływu planowanego przedsięwzięcia na ilość powyższych substancji.

Wartości graniczne wskaźników jakości wód z grupy substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie przyczyną emisji substancji szczególnie niebezpiecznych

Klasyfikacja potencjału ekologicznego wód

Zgodnie załącznikiem 7 Dz. U. Nr 257, poz. 1545 wody o I klasie czystości określa się jako wody o dobrym potencjale ekologicznym:-

- **Wpływ wszystkich czynników oddziaływania na elementy jakości wód**

A. Ustalenie na jakie elementy jakości wód i ich składowe będzie oddziaływała realizacja przedsięwzięcia.

- I. Elementy biologiczne (RDW): Przedmiotowa inwestycja nie oddziałuje na elementy biologiczne ICWP.
 - Fitoplankton – **nie dotyczy**
 - Fitobentos – **nie dotyczy**
 - Makrofity – **nie dotyczy**
 - Makrokręgowce bentosowe – **nie dotyczy**

- Ichtiofauna – **nie dotyczy**
- II. Elementy hydromorfoogiczne:
 - Reżim hydrologiczny
 - Ilość i dynamika przepływu wody – **bez zmian**
 - Połączenie z częściami wód podziemnych – **bez zmian**
 - Elementy fizykochemiczne:
 - Temperatura wody – **bez zmian**
 - Zawiesina ogólna – **bez zmian.**
 - Pozostałe wskaźniki - **bez zmian.**

B. Ustalenie czynników oddziaływania na elementy jakości wód i ich efekty.

- Utrata zmienności głębokości i szerokości koryta – **Nie dotyczy.**
- Zmiana warunków i struktury stref nadbrzeżnych - **Nie dotyczy.**
- Zmiana kształtu koryta - **Nie dotyczy.**
- Zmiana struktury i składu podłoża – **Nie dotyczy.**
- Utrata łączności hydraulicznej z wodami podziemnym – **Bez zmian.**
- Zmiana warunków termicznych i natlenienia – **Bez zmian.**
- Zwieszony dopływ substancji biogennych – **Nie dotyczy.**
- Wpływ na skład elementów biologicznych – **Nie dotyczy.**

Analiza oddziaływania w zakresie odprowadzenia ścieków nie wykazała przekroczeń wartości granicznych i konieczności ich oczyszczania.

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

7.1. Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych

Ścieki sanitarne w czasie robót będą odprowadzane do kontenerowych sanitariatów, które po napełnieniu będą opróżniane przez specjalistyczną firmę.

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 m³ i okresowo wywożona przez specjalistyczną firmę zgodnie 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 remontu nie będą wprowadzane do rowów drogowych lub innych wód.

7.3. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Droga leśna

Inwestycja ma w swoim założeniu poprawę walorów użytkowych nawierzchni drogi. Przewidywana przebudowa nawierzchni jezdni nie będzie ingerowała w sposób odwodnienia

drogi. Odprowadzanie wód opadowo roztopowych do rowów drogowych i cieku zostanie utrzymane w dotychczasowy sposób - bez zmian. Droga odwadniana będzie powierzchniowo poprzez nadanie jezdni odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych.

Stosownie do unormowań prawnych wynikających z § 21 ust. 2 uchylonego w dniu 02.07.2019 r. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. poz.1800), wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z drogi gminnej (analogicznie leśnej), mogą być wprowadzane do ziemi bez oczyszczania (są to wody umownie czyste), ponieważ stanowią powierzchnie inne niż wymienione w § 21 ust 1 pkt.1 ww. rozporządzenia.

W związku z powyższym spływające wody opadowe z drogi leśnej nie będą zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 ml/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych, dlatego można je uznać za czyste. Powyższe zapisy mają swoje odzwierciedlenie w § 17 ust. 2 aktualnego rozporządzenia 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 i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019, poz. 1311).

Jako że, projektowana droga leśna nie zalicza się do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G (o których mowa w § 17 ust. 1 ww. rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej) dlatego też wody opadowe lub roztopowe pochodzące z jej powierzchni (w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha) mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, bez oczyszczania.

7.4. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

Ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

Nie dotyczy.

Wprowadzania zanieczyszczeń do atmosfery

Remont drogi nie przyczyni się do wzrostu zanieczyszczeń do atmosfery, gdyż ruch kołowy odbywał się będzie płynnie, bez konieczności zatrzymań i startów pojazdów. Nadto droga ma charakter drogi leśnej, o małym natężeniu ruchu kołowego.

Emisja energii – hałasu

Faza budowy

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn, użyciem ciężkiego sprzętu (spychacze, koparki, ładowarki, walce, itp.) oraz ruchem samochodów ciężarowych.

Rodzaj urządzenia (źródła hałasu)	Poziom mocy akustycznej A (dB)
Samochody ciężarowe	88
Maszyny budowlane	89 – 107
Koparki, spycharki, ładowarki	106 – 110

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ czas realizacji procesu inwestycyjnego i jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń. Nie ma praktycznie

możliwości stosowania zabezpieczeń akustycznych w fazie budowy. Jedyną możliwość ograniczania emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska. Jest to uciążliwość przemijająca. W rejonie planowanej lokalizacji przedsięwzięcia nie występują obiekty chronione akustycznie. Znaczna odległość od siedzib ludzkich (minimum 500 m) oraz praca wyłącznie w porze dziennej do minimum ograniczy oddziaływanie w postaci hałasu na okolicznych mieszkańców.

Faza eksploatacji

Z uwagi na fakt, że droga i łącznik przebiega jedynie przez tereny rolne oraz przy braku jakiegokolwiek zabudowy pomija się dokonywania analizy emisji hałasu.

Zieleń

Na etapie realizacji nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów.

Wpływ na powierzchnię ziemi

W czasie realizacji będzie występowało chwilowe degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, nasypów, nawierzchni. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych. Powierzchnie te zostaną wyplantowane, humusowane i obsiane trawą. W czasie eksploatacji obiekty będą miały niewielki wpływ na zanieczyszczenie gleb.

Ochrona środowiska przyrodniczego

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Adaptowana droga będzie właściwie wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu, nie będzie więc zakłócać estetyki krajobrazu.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Transgraniczne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko nie będzie występować z uwagi na to, że inwestycja ma charakter lokalny. Oddziaływanie mieści się w granicach pasa drogowego, a odległość od granicy państwa wynosi w linii prostej ok. 21 km.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego- uwzględniające:

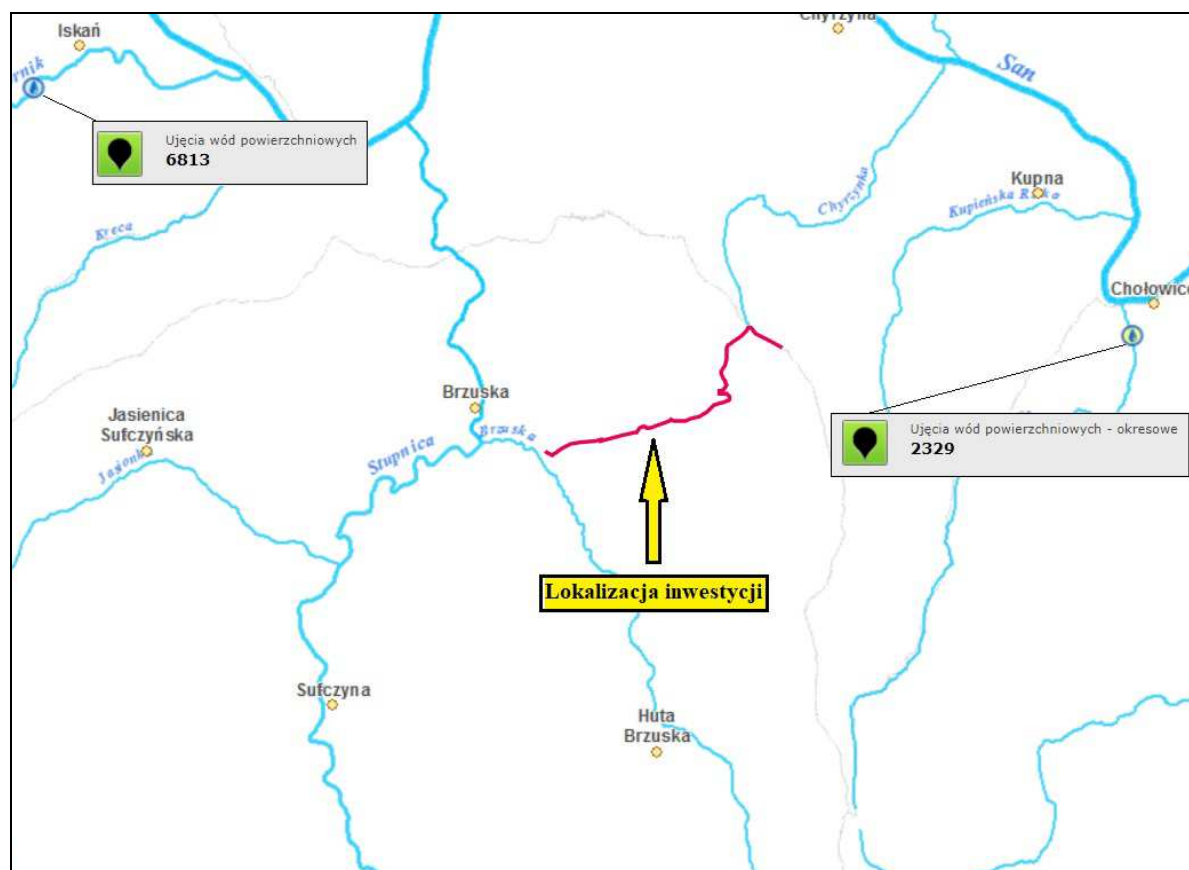
- *obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:*

Na obszarze projektowanej inwestycji nie występują obszary wodno-błotne, siedliska łąkowe oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

- *obszary wybrzeży i środowisko morskie:*

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami morskimi i wybrzeży.

- *obszary górskie i leśne:*
Inwestycja nie przebiega przez tereny górskie ale przebiega przez obszary leśne.
- *obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:*



Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza strefami ochrony ujęć wód oraz zbiorników wód śródlądowych.

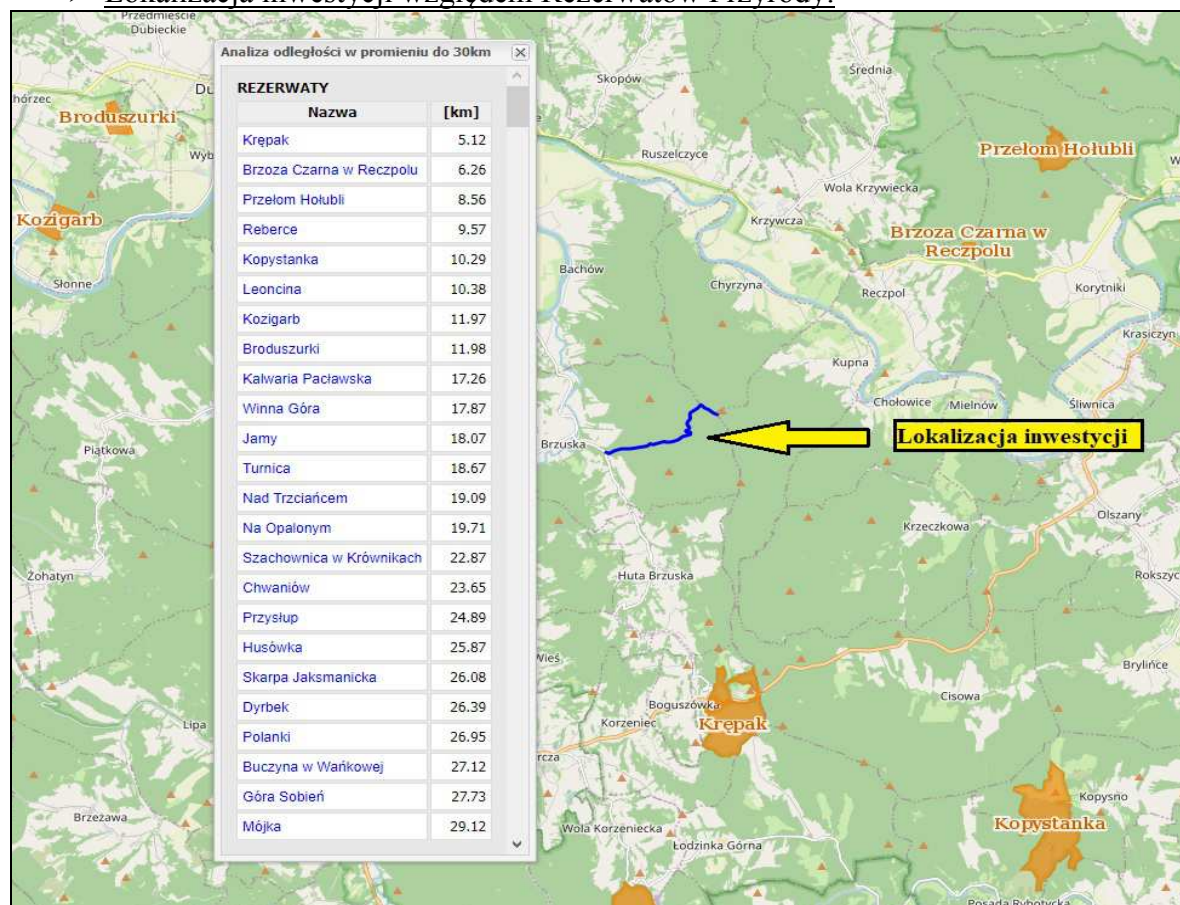
Położenie inwestycji w stosunku do ujęć wody i stref ochronnych ujęć wód wynosi odpowiednio:

- ok. 3,2 km do okresowego ujęcia wód powierzchniowych nr 2329,
- ok. 5,8 km do ujęcia wód powierzchniowych nr 6813.

Planowana inwestycja nie stwarza zagrożenia względem stref ochronnych ujęć wód oraz nie będzie wpływać negatywnie na ich stan.

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

➤ Lokalizacja inwestycji względem Rezerwatów Przyrody:



Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami rezerwatów przyrody. Najbliższy rezerwat przyrody „Krępak” znajduje się w odległości ok. 5,12 km od miejsca realizacji planowanej inwestycji.

„Krępak” to rezerwat fitocenotyczny (podtyp: zbiorowisk leśnych, typ ekosystemu: leśny i borowy, podtyp ekosystemu: lasów górskich i podgórskich) o pow. 137,67 ha, powołany Zarządzeniem Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 8 lipca 1991 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Znajduje się w miejscowości Korzeniec, gmina Bircza, powiat przemyski, województwo podkarpackie.

„Krępak” to rezerwat położony kilka kilometrów na północ od Birczy. Jego obszar ma nieregularny kształt, złożony z dwóch części oddzielonych drogą asfaltową Przemyśl – Sanok oraz gruntami prywatnymi wsi Korzeniec. Odrębny obszar stanowi także niewielki fragment położony między tą drogą, a utwardzoną drogą gruntową stanowiącą część starego traktu kupieckiego Przemyśl – Sanok.

Ze środkowej części rezerwatu wypływa potok Korzeniecki. Na całym obszarze występuje gęsta sieć małych potoków i okresowych cieków, które mają zdecydowanie górski charakter – ich doliny są głębokie, a koryta wąskie. Wykazują one duże spadki, w obrębie koryt spotyka się progi i niewielkie wodospady, a ich dna wyścielone są rumoszem. Najniższy punkt w rezerwacie leży na wysokości 350 m n.p.m. i znajduje się przy północno-zachodniej granicy w dolinie potoku. Najwyższy, o wysokości 490 m n.p.m., leży przy południowo-wschodniej granicy. Analiza występującej tu flory pozwala zaliczyć ją do piętra pogórza, z czego niższe partie terenu pokrywają żyzne lasy liściaste – grądy subkontynentalne, z kolei wyższe – żyzna buczyna karpacka. Rezerwat w całości porośnięty jest starodrzewem jodłowo-bukowym, z domieszką grabu, jaworu, dębu, wiązu, lipy, osiki, czereśni, klonu, brzozy brodawkowatej i modrzewia. Towarzyszy im charakterystyczne runo podgórskiej formy buczyny karpackiej.

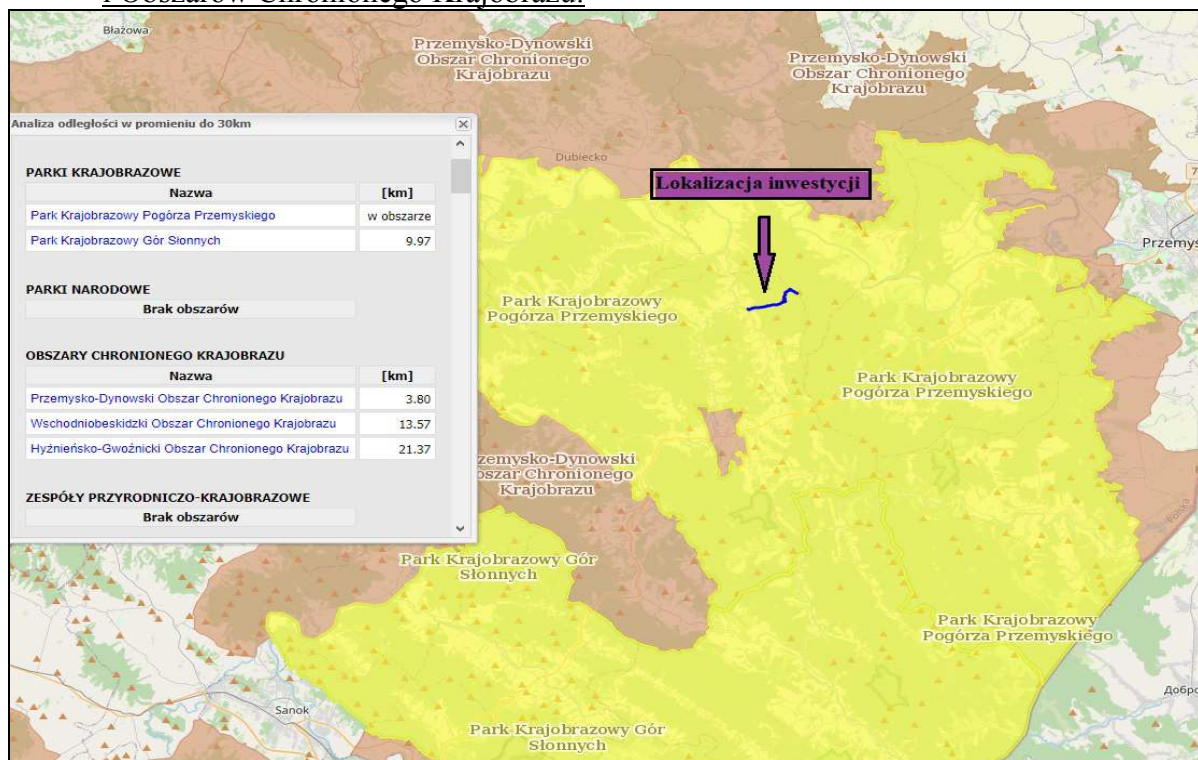
Występują tu m.in.: nerecznica samcza, wietlica samicza, lepiężniki, żywiec gruczołowaty i cebulkowy, żywokost sercowaty, szalwia lepka, tojeść gajowa, gajowiec żółty, turzyca orzęsiona, marzanka wonna, kopytnik pospolity i wawrzynek wilczelyko. Wiosną kwitnie wiele geofitów. W miejscach suchych rośnie turzyca orzęsiona, natomiast na siedliskach wilgotnych: skrzyp olbrzymi i sitowie leśne. Do najbardziej interesujących zaliczono: storczyka plamistego, męskiego i szerokolistnego, a także kruszczyka siniego i buławnika wielokwiatowego. Na obrzeżach lasu spotkamy dziki bez hebd, który w odróżnieniu od innych gatunków bzu nie ma zdrewniałych gałęzi. Z objętych ochroną ścisłą grzybów zanotowano występowanie: sopłówki jodłowej, sromotnika bezwstydnego i szyszkowca łuskowatego. W sumie rozpoznano dotąd 250 gatunków roślin: 16 drzew, 24 krzewów i krzewinek oraz 210 roślin zielonych.

Na terenie tym występuje fauna leśna charakterystyczna dla puszczy karpackiej. Spotkać można: jelenia, sarnę, lisa, dziką, zającą, kunę leśną, a z rzadka wilka, rysia i niedźwiedzia. Badania ornitofauny wykazały występowanie w tym rejonie 48 gatunków ptaków, w tym 27 lęgowych. Najliczniejsze są ptaki śpiewające: zięba, pierwiosnek, pokrzewka czarnołbista, rudzik, kos, śpiewak i świstunka. Mniej licznie występują: myszołów, grubodziób, dzięcioł duży, muchołówka białoszyjna i szara, grzywacz, szpak, piecuszek, raniuszek, pelzacz leśny, szczygieł, cierniówka, zaganiacz i inne. Za lęgowe uznano: puszczyka uralskiego, puszczyka, kruka, siniaka, liczne dzięcioły (białogrzbiatego, zielonosiwego, czarnego), zniczka, krogulca, czyża, turkawkę i pliszkę górską. Gady reprezentowane są przez jaszczurkę zwinkę i żyworodną, zaskrońca i padalca. Z płazów występuje: salamandra plamista, traszka karpacka i kumak górski.

Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i krajobrazowych lasu jodłowo-bukowego naturalnego pochodzenia, z runem charakterystycznym dla podgórskiej formy buczyny karpackiej oraz ciekawych elementów rzeźby terenu i osobliwości geologicznych.

Projektowane przedsięwzięcie z uwagi na znaczną odległość od granic rezerwatu nie będzie powodowało żadnego zagrożenia dla wyżej opisanego środowiska przyrodniczego i nie będzie naruszać jego celu ochrony.

➤ Lokalizacja inwestycji względem Parków Krajobrazowych, Parków Narodowych i Obszarów Chronionego Krajobrazu:



Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie Parku Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego utworzonego Rozporządzeniem nr 11 Wojewody Przemyskiego z dnia 16 grudnia 1991 r. i zaktualizowanym Rozporządzeniem Nr 11 Wojewody Przemyskiego z dnia 24 kwietnia 1997 r. Obecnie zajmuje powierzchnię 60 561 ha w gminach: Bircza, Dubiecko, Fredropol, Krasiczyn, Krzywca, Przemyśl w powiecie przemyskim, Miasta Przemyśl, Gminy Dynów i Miasta Dynów.

Park ma na celu ochronę walorów krajobrazowych i przyrodniczych Pogórza Przemyskiego, przy jednoczesnym stymulowaniu życia społeczno-gospodarczego, przede wszystkim turystyki i rekreacji w myśl zasad zrównoważonego rozwoju.

Park ma leśno-rolny charakter, a grunty rolne stanowią ponad 32% jego powierzchni. Lasy zajmują z reguły wyższe partie terenu (pow. 400 m n.p.m.), zaś niżej położone obszary są wykorzystywane rolniczo.

Ekosystemy leśne odznaczają się wysokim stopniem naturalności. W drzewostanach dominują: jodła, buk i sosna.

Flora Parku liczy ponad 900 gatunków roślin naczyniowych. Faunę stanowią gatunki środkowoeuropejskie. Park jest jednym z nielicznych w Polsce obszarów współwystępowania trzech gatunków dużych drapieżników (niedźwiedź *Ursus arctos*, wilk *Canis lupus*, ryś *Felis lynx*) oraz trzech gatunków kopytnych (jeleń *Cervus elaphus*, sarna *Capreolus capreolus*, dzik *Sus scrofa*). Gnieźdzą się tutaj także rzadkie ptaki drapieżne, jak: orlik krzykliwy *Aquila pomarina*, orzeł przedni *Aquila chrysaetos*, trzmielojad *Pernis apivorus* i puchacz *Bubo bubo*, a także bocian czarny *Ciconia nigra*, dzięcioł białogrzbiety *Dendrocopos leucotos* i in. Obszar Pogórza Przemyskiego należy do najcenniejszych terenów naszego kraju pod względem różnorodności występującej tu ornitofauny i wyznaczony został jako obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) w ramach sieci Natura 2000.

Park jest również bogaty w osobliwości geologiczne (liczne pomniki przyrody nieożywionej i stanowiska dokumentacyjne).

Zgodnie z zapisami Uchwały Nr XXXIX/792/13 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 28 października 2013 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego oraz uchwałami zmieniającymi dla obszaru Parku ustalono następujące szczególne cele ochrony:

1. Dla ochrony przyrody nieożywionej:

- zachowanie charakterystycznych elementów przyrody nieożywionej, stanowiących świadectwo przeszłości geologicznej regionu, w tym także zjawisk i obiektów o charakterze antropogenicznym;
- podtrzymanie naturalnych procesów kształtujących powierzchnię ziemi, zachowanie warunków siedliskowych do funkcjonowania ekosystemów oraz zachowanie reliktowych zabytków przyrody nieożywionej;
- ograniczanie antropogenicznych przekształceń powierzchni ziemi;
- udostępnianie dla celów naukowych, edukacyjnych i krajoznawczych cennych obiektów przyrody nieożywionej;
- osiągnięcie dobrego stanu wód powierzchniowych i podziemnych.

2. Dla ochrony przyrody żywej (szaty roślinnej):

- zapewnienie trwałości lokalnych populacji gatunków roślin chronionych, rzadkich i zagrożonych;
- zachowanie pełnej różnorodności florystycznej w odniesieniu do wszystkich grup systematycznych;
- ograniczanie procesu neofityzacji flory;
- zachowanie pełnego inwentarza zbiorowisk roślinnych, w szczególności naturalnych i półnaturalnych, a także antropogenicznych związanych z tradycyjnymi formami zagospodarowania (fitocenozy segetalne), zachowanie wszystkich istotnych i charakterystycznych dla środowiska przyrodniczego typów ekosystemów,

3. Dla ochrony przyrody ożywionej (fauny):

- zachowanie pełnego inwentarza naturalnej fauny w odniesieniu do wszystkich grup systematycznych;
- zapewnienie trwałości lokalnych populacji gatunków zwierząt chronionych, rzadkich i zagrożonych;
- zachowanie korytarzy ekologicznych;
- utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów,

4. Dla ochrony dóbr kultury:

- zachowanie i ochrona zabytków kultury materialnej, a zwłaszcza dworów, kościołów, kapliczek przydrożnych;
- zachowanie i udostępnianie miejsc pamięci narodowej oraz śladów historii regionu, w szczególności udokumentowanych stanowisk archeologicznych;
- zachowanie charakterystycznych cech architektury wiejskiej: budownictwa drewnianego oraz obiektów wykonanych ze skał fliszowych;
- zachowanie i udostępnianie parków miejskich i wiejskich (podworskich);
- utrzymanie i przywracanie tradycji lokalnych i zachowanych elementów kultury wiejskiej;
- porządkowanie rodzimego krajobrazu kulturowego polegające m.in. na ochronie i restauracji jego charakterystycznych elementów;
- udostępnianie istniejących zasobów kulturowych dla celów naukowych, krajoznawczych i edukacyjnych.

5. Dla ochrony walorów krajobrazu:

- zachowanie w niewielkim stopniu przekształconego krajobrazu rolniczego wynikającego z prowadzenia ekstensywnej gospodarki rolnej;
- zachowanie różnorodnych odsłonięć geologicznych oraz wychodni skalnych;
- zachowanie istniejącego krajobrazu wraz z jego składnikami, walorami fizjonomicznymi i wiązaniami ekologicznymi.

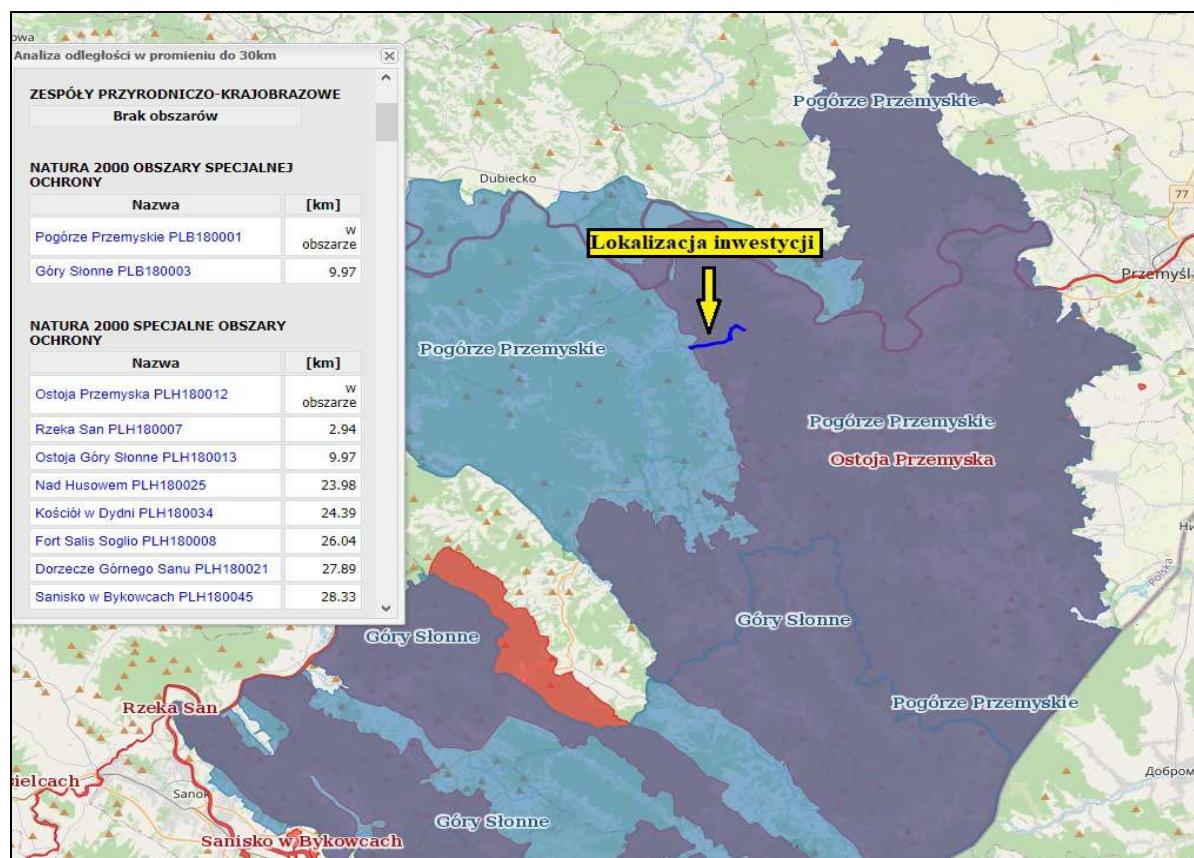
Planowana inwestycja ze względu na swój charakter nie będzie w żaden sposób naruszać wyżej wymienionych szczególnych celów ochrony.

W poniższej w tabeli odniesiono się do obowiązujących zakazów na terenie Parku Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego określonych w uchwale Nr XXXIX/792/13 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 28 października 2013 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Pogórza Przemyskiego oraz w uchwałach zmieniających:

Rodzaj zakazu	Wpływ inwestycji
Zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) z wyłączeniem przedsięwzięć, o których mowa w art. 17 ust. 3 ustawy o ochronie przyrody	Realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Jak wynika z przeprowadzonej analizy emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie mało znacząca, nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Pozostawione zakrzewienia i zadrzewienia przydrożne stanowiąc będą potencjalne siedliska dla ptaków a potoki Zalesie, Malinowski oraz rowy melioracyjne dla płazów.
Zakaz umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybnej i łowieckiej	Nie dojdzie do zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry. Remont drogi należy do czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną. Na etapie eksploatacji w pasie drogowym nie przewiduje się barier utrudniających przemieszczanie się zwierząt,
Zakaz likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia	Zakaz nie będzie łamany. Nie będą usuwane krzewy i drzewa przydrożne.

bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych	
Zakaz pozyskiwania dla celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów;	Zakaz nie będzie łamany. Nie będą pozyskiwane żadne skały, minerały, skamieniałości czy też szczątki roślin lub zwierząt.
Zakaz wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych;	Wykonywane prace ziemne nie będą wpływać na rzeźbę terenu.
Zakaz dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej;	Nie nastąpi zmiana stosunków wodnych. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane rowami przydrożnymi po ich uprzednim odmuleniu.
Zakaz budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek San, Wiar, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej, przy czym dla sztucznych zbiorników wodnych za linię brzegową uważa się linię wody przy maksymalnej rzędnej piętrzenia wody w zbiorniku	Zakaz nie będzie łamany.
Zakaz likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych;	Zakaz nie będzie łamany. Nie będą likwidowane naturalne zbiorniki wodne, starorzecza czy też obszary wodno-błotne.
Zakaz wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych;	Zakaz nie będzie łamany.
Zakaz organizowania rajdów motorowych i samochodowych.	Zakaz nie będzie łamany.

➤ Lokalizacja inwestycji względem Obszarów Natura 2000:



Lokalizacja inwestycji względem obszarów Natura 2000 przedstawia się następująco:

- „Pogórze Przemyskie” (kod obszaru: PLB180001) – w obszarze,
- „Ostoja Przemyska” (kod obszaru: PLH180012) – w obszarze,

- „Rzeka San” (kod obszaru: PLH180007) – w odległości ok. 2,94 km,
- „Góry Słonne” (kod obszaru PLB180003) – w odległości ok. 9,97 km,
- „Góry Słonne” (kod obszaru PLH180013) – w odległości ok. 9,97 km,

Obszar specjalnej ochrony ptaków „Pogórze Przemyskie” obejmuje fragment najbardziej wysuniętych na zachód pogórzy Karpat Wschodnich – Pogórza Przemyskiego i Pogórza Dynowskiego. Krajobraz naturalny jest tu dobrze zachowany, posiada charakterystyczny rusztowy układ grzbietów górskich, poprzecinanych równoleżnikowo dolinami Sanu i Wiaru. Sieć hydrograficzna jest mocno rozbudowana. Wzgórza pokrywają lasy liściaste z dominującą buczyną karpacką w najwyższych położeniach, zaś na terenach położonych niżej dominują grądy. W dolinach rzecznych występują lasy łęgowe i olszynki karpackie. Tereny otwarte stanowią pola uprawne i łąki oraz suche ugory, zajęte przez zbiorowiska roślinności kserotermicznej.

Celem ustanowienia obszaru jest ochrona populacji dziko występujących ptaków oraz ich siedlisk w nie pogorszonego stanu. W okresie łęgowym Obszar zasiedla: powyżej 1% populacji krajowej bączka, bociana czarnego, dzięcioła biało-grzbiatego, orlika krzykliwego, orla przedniego, puszczyka uralskiego, trzmielojada; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują: bocian biały, derkacz, dzięcioł czarny, gąsiorek, muchołówka białoszyja, muchołówka biała.

Największymi zagrożeniami dla Pogórza Przemyskiego są zanieczyszczenia powietrza i wód oraz naturalna sukcesja roślinności na opuszczonych terenach rolniczych i zalesianie terenów otwartych, co może być zgubne dla ptaków zasiedlających te tereny.

Obszar ochrony siedlisk „Ostoja Przemyska” obejmuje jedyny w Polsce fragment najbardziej wysuniętych na zachód pogórzy Karpat Wschodnich-Pogórza Przemyskiego i niewielkiej części Pogórza Dynowskiego. Obszar o charakterystycznym, rusztowym układzie grzbietów górskich, poprzecinanych równoleżnikowymi dolinami Sanu i Wiaru. Sieć wodna tego terenu jest mocno rozbudowana. Lasy stanowią ponad 70 % ogólnej powierzchni obszaru. Dominuje podgórska forma buczyny karpackiej. W wyższych partiach Pogórza, występują lasy jodłowo-bukowe. Kompleksy leśne poprzerywane są enklawami pól uprawnych oraz łąk i pastwisk. Na skarpach w dolinie Wiaru, w okolicach Rybotycz i Makowej występują murawy kserotermiczne, przypominające kwietne stopy.

Celem ustanowienia obszaru jest ochrona i zachowanie siedlisk leśnych: grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, żyzne buczyny, łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, oraz nieleśnych: górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, górskie i niżowe torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk oraz murawy kserotermiczne w nie pogorszonego stanu.

Najważniejsze zagrożenia na obszarze ostoi to zaniechanie uprawy roli, wycinanie starych drzewostanów, a także kłusownictwo.

Oddalony o ok. 2,94 km od miejsca planowanej inwestycji obszar ochrony siedlisk „Rzeka San” obejmuje odcinek Sanu położony między Sanokiem (od granicy z OZW Dorzecze Górnego Sanu PLH180021) a Jarosławiem (do granicy z OZW Dolina Dolnego Sanu PLH180020) o długości około 171 km. W podziale fizycznogeograficznym (Kondracki 2002) położony jest w obrębie czterech mezoregionów: Pogórza Bukowskiego, Pogórza Dynowskiego, Pogórza Przemyskiego (makroregion Pogórza Środkowobeskidzkiego) oraz Doliny Dolnego Sanu (makroregion Kotliny Sandomierskiej). Rzeka na odcinku włączonym do obszaru charakteryzuje się naturalnymi brzegami oraz słabo przekształconym korytem z licznymi meandrami, kamieńcami i wyspami.

W obszarze ochronie podlega 6 gatunków ryb z załącznika II Dyrektywy siedliskowej: minóg strumieniowy *Lampetra planeri*, kielb białopłetwy *Gobio alpinus*, boleń *Aspius aspius*, głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, brzanka *Barbus peloponnesius* oraz kielb Kesslera *Gobio kessleri*. Obszar jest miejscem występowania największej w Polsce populacji kielbia Kesslera, która prawdopodobnie stanowi około 80% całej populacji tego gatunku w naszym kraju. Siódmym gatunkiem podlegającym ochronie jest skójką gruboskorupowa *Unio crassus* – małż z rodziny skójkowatych *Unionidae*.

Cele ochronne dla przedmiotowego obszaru to: utrzymanie ciągłości rzeki, zachowanie miejsc dogodnych do tarła (żwirowe, naturalne odcinki rzeki, w tym zachowanie odsypisk bocznych i śródkorytowych, wysp wraz z porastającą je roślinnością) oraz uzupełnienie stanu wiedzy o występowaniu gatunku w obszarze.

Wniosek: Ze względu na rodzaje i wielkości emisji możliwe do wystąpienia na etapie realizacji oraz eksploatacji przedmiotowej inwestycji oraz ich możliwy zasięg oraz mając na uwadze fakt, że realizacja planowanej inwestycji zawierać się będzie w granicach istniejącego pasa drogowego stwierdza się, że w wyniku planowanego przedsięwzięcia nie pogorszy się stan zachowania przedmiotów w/w ochrony obszarów Natura 2000 jak również nie pogorszy się integralność tych obszarów.

Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na kompletność zasobów przyrodniczych w sieci i zachowanie powiązań funkcjonalnych między poszczególnymi elementami sieci (czyli obszarami Natura 2000) na poziomie regionu biogeograficznego gwarantujących utrzymanie we właściwym stanie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje wystąpienia barier, które mogłyby spowodować istotne pogorszenie powiązań pomiędzy obszarami Natura 2000 znajdującymi się w kontynentalnym regionie biogeograficznym. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie spowoduje przerwania drożności korytarzy ekologicznych oraz obszarów węzłowych, które byłyby istotne dla zachowania połączeń pomiędzy obszarami Natura 2000. Zakres przedsięwzięcia oraz skala oddziaływań generowanych jest zbyt mała aby mogła wpłynąć na powiązania pomiędzy obszarami Natura 2000. Biorąc pod uwagę powyższe nie przewiduje się aby realizacja przedsięwzięcia mogła wpłynąć negatywnie na spójność sieci Natura 2000.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga zatem przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym odpowiedniej oceny, o której mowa w art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

a) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

W związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardów jakości środowiska w stosunku do stanu istniejącego; nie występuje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

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

W obrębie projektowanego przedsięwzięcia oraz w jego sąsiedztwie nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

c) gęstość zaludnienia:

Droga przebiega przez obszary słabo zamieszkane. Gminę Bircza obejmującą obszar 254,1 km² zamieszkuje 6418 osób, co wskazuje na bardzo niską gęstość zaludnienia (26 osób na 1 km²).

d) obszary przylegające do jezior:

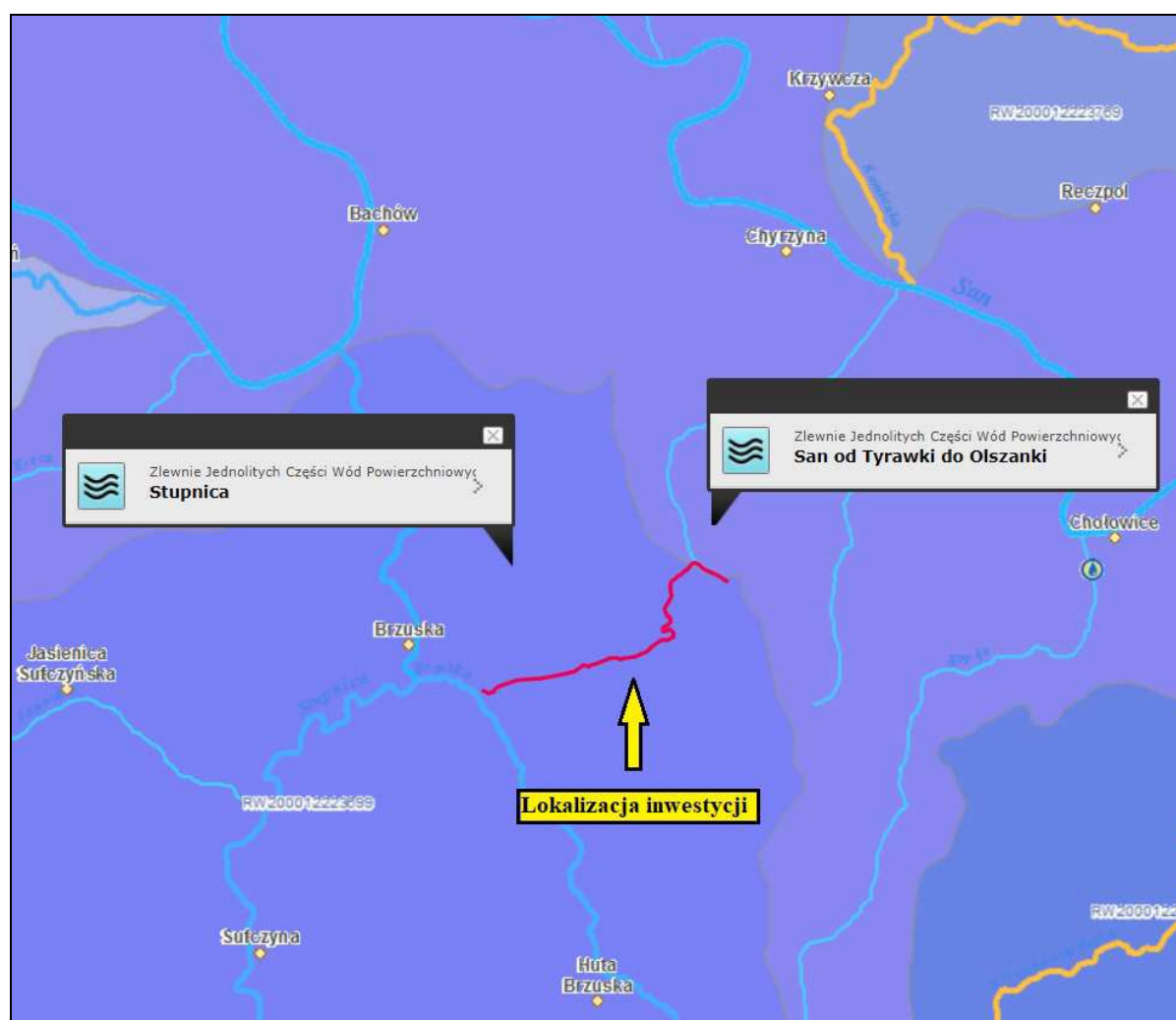
Nie występują.

e) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Nie występują.

f) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

1) Usytuowanie inwestycji względem zlewni i Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP)



Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP), których dotyczy planowane przedsięwzięcie to:

- 1) „Stupnica”, o kodzie: PLRW200012223699,
- 2) „San od Tyrawki do Olszanki”, o kodzie: PLRW20001522379.

Ad. 1)

Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły „Stupnica” to

potok fliszowy o statusie naturalnym. Stan wód określono jako dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: niezagrażona.

Cele środowiskowe dla wymienionej JCWP zapisane w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” są następujące:

- stan lub potencjał ekologiczny - dobry stan ekologiczny (*możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego - Stupnica od ujścia do Brzuski,*)
- stan chemiczny - dobry stan chemiczny; (*Po okresie realizacji z uwagi na brak oddziaływania na wody powierzchniowe nie wystąpi pogorszenie się stanu chemicznego jednolitej części wód powierzchniowych w analizowanym rejonie*).

Dla analizowanej JCWP ze względu na brak zagrożeń osiągnięcia celu środowiskowego nie ustalono odstępstw od jego osiągnięcia.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na jakość wód JCWP z uwagi na odległość oraz brak bezpośredniego wprowadzania ścieków do wód powierzchniowych na etapie eksploatacji.

Ad. 2)

Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły „San od Tyrawki do Olszanki”, to średnia rzeka wyżynna – wschodnia o statusie naturalnym. Stan wód określono jako dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: niezagrażona.

Cele środowiskowe dla wymienionej JCWP zapisane w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” są następujące:

- stan lub potencjał ekologiczny - dobry stan ekologiczny (*możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego - San od Olszanki do Tyrawki,*)
- stan chemiczny - dobry stan chemiczny; (*Po okresie realizacji z uwagi na brak oddziaływania na wody powierzchniowe nie wystąpi pogorszenie się stanu chemicznego jednolitej części wód powierzchniowych w analizowanym rejonie*).

Dla analizowanej JCWP ze względu na brak zagrożeń osiągnięcia celu środowiskowego nie ustalono odstępstw od jego osiągnięcia.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na jakość wód JCWP z uwagi na odległość oraz brak bezpośredniego wprowadzania ścieków do wód powierzchniowych na etapie eksploatacji.

Wniosek:

Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na cele ochrony wyżej wymienionych JCWP i co się z tym wiąże nie będzie stanowiła jakiegokolwiek zagrożenia dla osiągnięcia wyznaczonych dla nich celów środowiskowych.

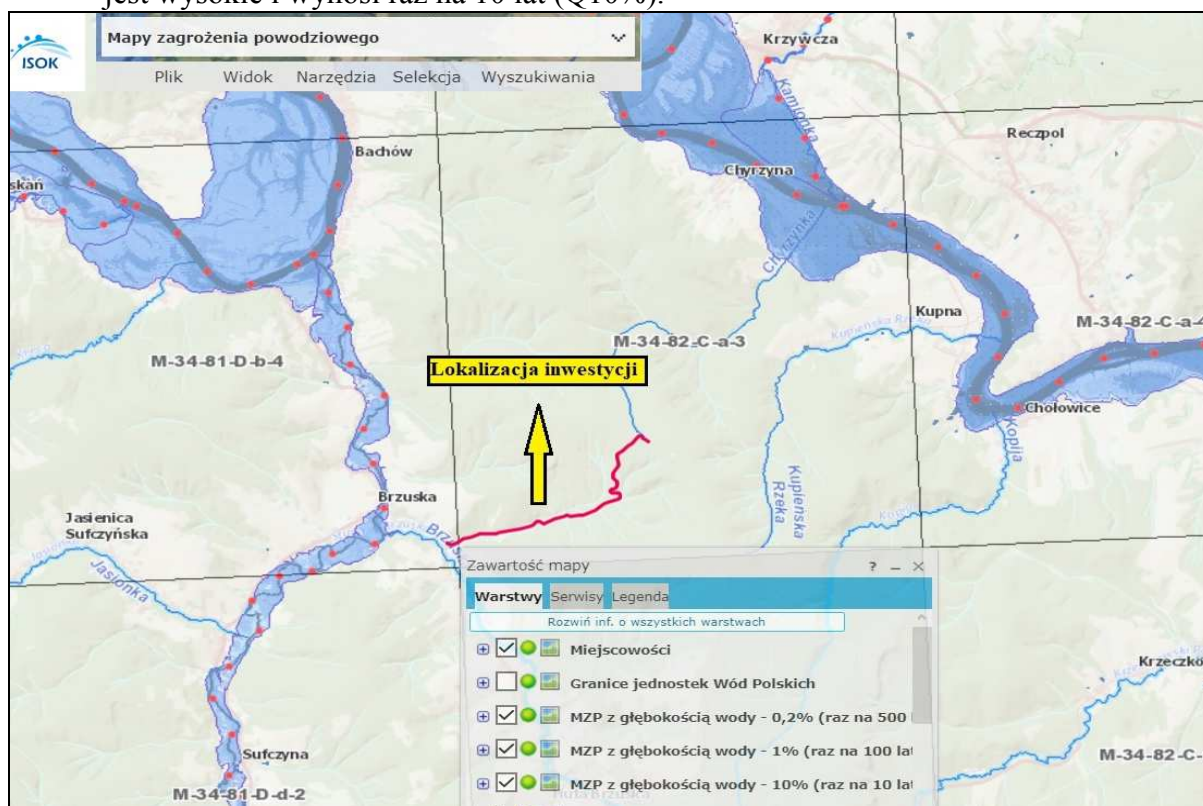
Istniejące wskaźniki jakości wód odnoszące się do jednolitych części wód powierzchniowych w ciekach naturalnych pozostaną bez zmian ponieważ:

- zakres prac przy rozbudowie drogi ograniczony będzie do wyznaczonego w projekcie terenu,
- w ramach przedsięwzięcia nie jest przewidziane korzystanie z wód powierzchniowych, w formie poboru wody czy też odprowadzania ścieków.

Lokalizacja inwestycji względem obszarów zagrożenia wodami powodziowymi.

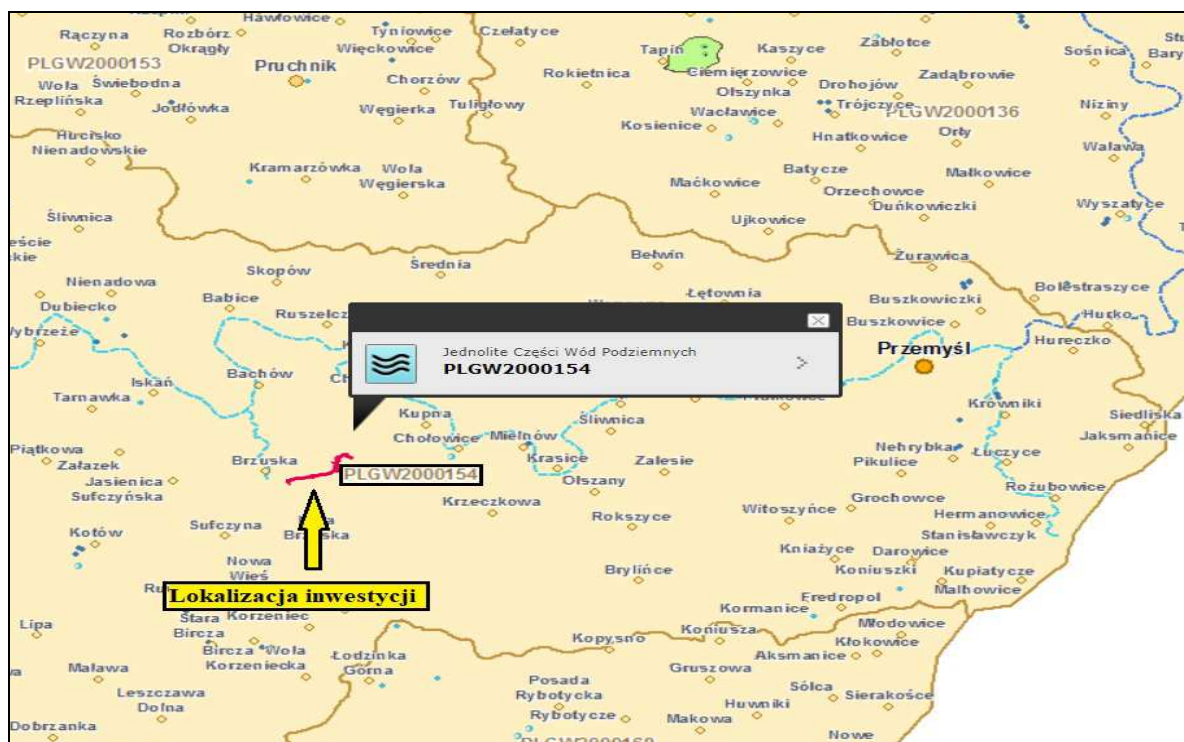
Wg map ISOK analizowany teren:

- znajduje się poza obszarem, w którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat (Q 0,2%),
- znajduje się poza obszarem, w którym w którym prawdopodobieństwo występowania powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat (Q1%),
- znajduje się poza obszarem, w którym prawdopodobieństwo występowania powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat (Q10%).

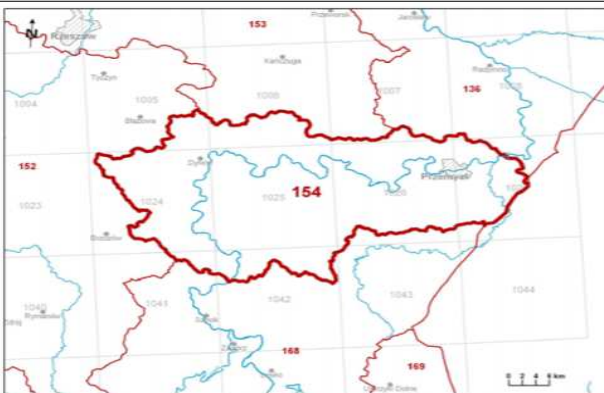


➤ Usytuowanie inwestycji względem Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd).

Położenie inwestycji względem JCWPd przedstawiono na poniższej ilustracji:



Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w: obszarze JCWPd Nr 154 (kod Europejski: PLGW2000154). Pow. obszaru to 1228,6 km², głębokość występowania warstw wodonośnych: dla piętra czwartorzędu: 0,6 – 48 m, dla piętra fliszowego: 15-60 m, zasoby dyspozycyjne wynoszą: 41 615 m³/d a ich procent wykorzystania to 3,3. Obszar obejmuje swoim zasięgiem województwo podkarpackie.

Numer JCWPd: 154	Powierzchnia JCWPd [km ²]: 1228.6	
Identyfikator UE:	PLGW2000154	
Położenie administracyjne		
Województwo podkarpackie	Powiat przemyski	Dubiecko, Krzywczka, Przemysł (cz. 1 i cz. 2), Żurawica Medyka, Bircza, Krasieczyn, Fredropol
	M. Przemysł	M. Przemysł
	jarosławski	Pruchnik (obszar wiejski), Rożwienica, Rokietnica,
	przeworski	Kańczuga (obszar wiejski), Jawornik Polski
	rzeszowski	Dynów (gm. miejska), Dynów, Hyżne, Błażowa (obszar wiejski)
	strzyżowski	Niebylec
	brzozowski	Domaradz, Nozdrzec, Dydnia, Brzozów (obszar wiejski)
	sanocki	Sanok, Tyrawa Wołoska
	bieszczadzki	Ustrzyki Dolne (obszar wiejski)
Współrzędne geograficzne	21°59'55.5950" - 22°54'24.9761" 49°37'09.4883" - 49°52'36.2782"	
Mapa z lokalizacją JCWPd		
		

Ocena JCWPd Nr 154 (PLGW2000154) przedstawiona w "Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły":

- stan ilościowy: dobry,
- stan chemiczny: dobry,
- ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych: niezagrożone,
- ogólna ocena stanu JCWPd: dobry.

Skład chemiczny wód podziemnych określany jest jako dobry wtedy, gdy stężenie substancji zanieczyszczających nie wykazuje efektów dopływu wód o złej jakości zagrażającej zanieczyszczeniem wód podziemnych, a stężenia substancji zanieczyszczających nie przekraczają standardów jakości ustalonych dla wód podziemnych.

Dobry stan ilościowy wód podziemnych występuje wtedy, gdy zasoby dostępne do zagospodarowania są wyższe od średniego wieloletniego rzeczywistego poboru z ujęć wód podziemnych oraz zwierciadło wód podziemnych nie podlega zmianom wynikającym z działalności człowieka.

Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły określa cele środowiskowe dla wód podziemnych ustalonych na mocy art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej tj:

- 1) zapobieganie dopływowi lub ograniczenia dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- 2) zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych (z zastrzeżeniami wymienionymi w RDW),
- 3) zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych,
- 4) wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego w skutek działalności człowieka.

W świetle art. 38d. ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. „Prawo wodne” „Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest:

- 1) zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń;
- 2) zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu;
- 3) ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan”

Planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowiło jakiegokolwiek zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWPd.

Nie przewiduje się poboru lub innego wykorzystania wód podziemnych dlatego też nie zostanie naruszona równowaga między poborem a zasilaniem wód podziemnych.

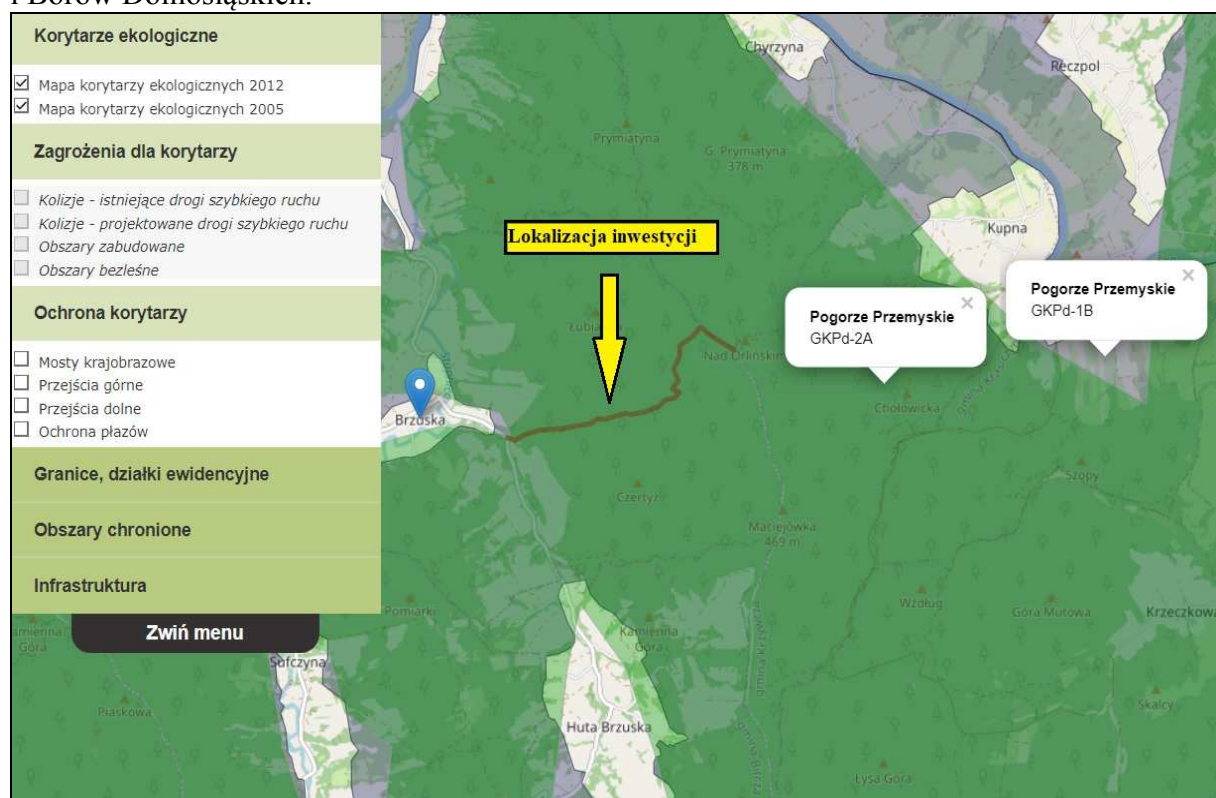
Odprowadzane do ziemi, w ramach odwodnienia pasa drogowego, wody opadowe nie będą zawierały substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego w stężeniach mających wpływ na poziom zanieczyszczenia wód gruntowych, w związku z czym realizacja inwestycji nie będzie miała żadnego wpływu na ich jakość, a z uwagi na dobry stan wód podziemnych nie będą wymagane działania naprawcze.

Korytarze ekologiczne

Planowane przedsięwzięcie znajduje się:

- w obszarze korytarza ekologicznego: GKPd-2A „Pogórze Przemyskie”,
 - w obszarze korytarza ekologicznego: GKPd-1B „Pogórze Przemyskie”,
- które wyznaczone zostały w ramach opracowania na zlecenie Ministerstwa Środowiska pt. „Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską sieć Natura 2000 w Polsce” (Jędrzejewski i in.2005).

Korytarze te wchodzą w skład Korytarza Głównego „Południowego – Centralnego” łączącego Roztocze z Lasami Janowskimi, Puszcą Sandomierską i Świętokrzyską, Przedborskim Parkiem Krajobrazowym, Załęczańskim Parkiem Krajobrazowym, schodzi do Lasów Lublinieckich i Borów Stobrawskich, sięgając do Lasów Milickich, Doliny Baryczy i Borów Dolnośląskich.



W obszarze Karpat, w zasięgu głównej sieci korytarzy zidentyfikowane zostały następujące rodzaje barier ekologicznych, przerywających ciągłość korytarzy:

- a) rozległe obszary bezleśne oraz niski stopień lesistości korytarzy:
 - w obszarze Doliny Popradu – w Oblazach Rycerskich,
 - Młodowie i Suchej Strudze;
 - pomiędzy Beskidem Śląskim a Lasami Pszczyńsko-Kobiórkimi,
 - pomiędzy Beskidem Żywieckim a Beskidem Sądeckim,
 - pomiędzy Pogórzem Ciężkowickim a Beskidem Niskim;
- b) zwarta zabudowa obszarów wiejskich, ingerująca w przebieg korytarzy – występuje w okolicy Koniakowa pomiędzy Beskidem Żywieckim a Beskidem Śląskim;
- c) kolizje przebiegu korytarzy z przebiegiem dróg szybkiego ruchu: istniejących i planowanych.

Na podstawie zgromadzonych na potrzeby niniejszej karty informacyjnej przedsięwzięcia informacji o inwestycji (tj. jej charakteru, skali, planowanego zagospodarowania terenu, realizacji w granicach istniejącego pasa drogowego) należy stwierdzić, że jej realizacja:

- nie doprowadzi do powstania barier ekologicznych, które spowodowałyby upośledzenie funkcjonowania lokalnych/regionalnych i ponadregionalnych korytarzy ekologicznych,
- nie spowoduje izolacji przestrzennej pomiędzy poszczególnymi osobnikami gatunków stanowiących przedmiot ochrony.

Korytarze w dalszym ciągu będą drożne, nie dojdzie do zakłócenia ich ciągłości oraz przebiegu.

10. W przypadku inwestycji drogowych – wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci dróg

Nie dotyczy.

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

Nie występują.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Przedsięwzięcie nie zalicza się do mogących spowodować wystąpienie poważnej awarii przemysłowej, na podstawie rozporządzenia 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. Oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat na etapie użytkowania będzie polegało na emisji gazów cieplarnianych od pojazdów

poruszających się po przedmiotowej drodze (m.in. CO₂). Z uwagi na skalę przedsięwzięcia oraz jego charakter, będzie to oddziaływanie nieznaczące. Zrealizowanie zadania, poprzez upłynnienie ruchu drogowego, przyczyni się do poprawy oddziaływania lokalnej infrastruktury drogowej w zakresie emisji gazów cieplarnianych do powietrza

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii/katastrofy związanej z używanymi do budowy drogi materiałami, ich magazynowaniem i technologią robót drogowych.

Potencjalnie mogą wystąpić naturalne katastrofy takie jak np. gwałtowne nawałnice, burze czy powódź. Należy zatem na bieżąco śledzić ostrzeżenia wydawane przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej w celu uzyskania bieżących informacji dotyczących stanu wód oraz prognozy pogody aby odpowiednio przygotować plac budowy na ewentualne zagrożenia.

12.1. Stany awaryjne

W przypadku wystąpienia awarii z udziałem pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne i rozlania się substancji poza teren szczelnej powierzchni drogi należy niezwłocznie powiadomić o tym zdarzeniu służby Straży Pożarnej oraz zarządcę drogi. Należy również zablokować rowy drogowe przy zastosowaniu typowych zastawek oraz sorbentów oraz dokonać przykrycia powierzchni szczelnym materiałem, celem doraźnego ograniczenia przemieszczania się substancji z wodami do gruntu. Szybka reakcja właściwych służb oraz stosowanie posiadanych przez zakład komunalny instrukcji postępowania i powiadamiania w takich stanach przyczynią się do zminimalizowania ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Zabezpieczone zostaną gleby, wody powierzchniowe i podziemne w przypadku wystąpienia poważnej awarii spowodowanej np.: wypadkiem drogowym z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne dla środowiska.

13. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

13.1. Odpady podczas realizacji inwestycji

Na obecnym etapie projektowania trudne jest dokładne określenie ilości i rodzajów odpadów powstających w okresie budowy (stąd poniższe zestawienie ma charakter szacunkowy).

Powstające odpady (zgodnie z katalogiem odpadów) zaliczone będą do grupy 17 tj. „Opadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)”.

Szacunkowe ilości powstających odpadów zestawiono w poniższej tabeli (wraz z podaniem kodu odpadów wg katalogu odpadów):

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Ilość odpadów Mg
17 01 82	Inne niewymienione odpady	12
17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	0,5

Odpady te wytwarzane będą głównie podczas rozbiórki oraz w czasie budowy przez wykonawcę robót budowlanych i będą własnością firm wykonujących roboty budowlane (jeżeli inwestor nie zdecyduje inaczej) i przez te firmy (wg umów o wykonanie prac budowlanych) zagospodarowywane zgodnie z ustawą o odpadach.

Podstawowe zasady gospodarowania odpadami w tej fazie obejmują ich segregację oraz składowanie w wyznaczonych i urządzonych miejscach. Zasady te obejmują opisane powyżej rozwiązania chroniące środowisko. Całkowita ilość mas ziemnych z wykopów szacunkowo wynosi ok. 500 m³ i będzie częściowo wykorzystana na terenie budowy (rozplantowanie), a pozostała ilość zostanie wywieziona przez wykonawcę robót na miejsce wskazane przez Inwestora.

13.2. Odpady podczas eksploatacji drogi

Na obecnym etapie projektowania trudne jest dokładne określenie ilości i rodzajów odpadów powstających w okresie eksploatacji (stąd poniższe zestawienie ma charakter szacunkowy). W wyniku eksploatacji projektowanego przedsięwzięcia powstaną następujące rodzaje i ilości odpadów:

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu wg katalogu odpadów	Ilość odpadów [Mg/rok]
1	Asfalt zawierający smołę (odpady z bieżących remontów)	17 03 01*	0,01
2	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 (odpady z bieżących remontów)	17 03 02	0,01
3	Odpady z czyszczenia dróg	20 03 03	0,05
4	Odpadowa masa roślinna	02 01 03	0,02

Gwiazdka (*) przy numerze kodowym oznacza odpady niebezpieczne.

Podczas realizacji inwestycji będą powstawać głównie odpady z grupy 17, tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, zgodnie z katalogiem odpadów wymienionym w Roz. Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2014 poz. 1923). Prowadzenie robót budowlanych w oparciu o nowoczesne technologie zminimalizuje ilość odpadów, a powstałe w trakcie budowy odpady powinny być w miarę możliwości wtórnie wykorzystane.

Zgodnie z ustawą o odpadach, zasadą gospodarki odpadami jest ich ograniczanie u źródła ich powstawania, usuwanie z miejsc powstawania oraz wykorzystanie lub unieszkodliwienie odpadów w sposób zapewniający ochronę zdrowia i życia ludzi oraz ochronę środowiska.

Zgodnie z tą zasadą wszystkie odpady z grupy 17 będą składowane na zapleczu budowy lub wywożone bezpośrednio z placu budowy samochodami transportowymi. Masy ziemne pochodzące z wykopów będą wykorzystywane do budowy nasypów.

Wykonawca prac budowlanych zobowiązany jest do przestrzegania przepisów i zasad obowiązujących przy gospodarowaniu odpadami. W myśl przepisów ustawy o odpadach, wytwórcą odpadów jest każdy, którego działalność lub bytowanie powoduje powstawanie odpadów. Odpady powstające w trakcie budowy będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych do tego miejscach. Miejsca gromadzenia odpadów będą oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich.

Podczas budowy drogi będą powstawać również odpady komunalno-bytowe o kodzie 20 03 01- niesegregowane odpady komunalne. Przy założeniu, że wskaźnik nagromadzenia odpadów na jedną osobę/rok to ok. 400 kg, podczas prac budowlanych wykonywanych przez max. 20 robotników, trwających przez około 8 miesięcy, tylko w dni robocze i w porze dziennej do 10 h/dobę, wielkość nagromadzonych odpadów wyniesie ok. 3,8 Mg. Odpady te będą gromadzone w sposób uniemożliwiający niekontrolowane przedostawanie się ich do środowiska. Na bieżąco będą przekazywane do odbioru uprawnionym podmiotom.

Odpady komunalne w postaci płynnej pochodzące z przenośnych toalet będą zabierane z miejsca budowy przez specjalistyczne firmy.

Szacunkowe wielkości wytwarzanych w trakcie budowy odpadów oraz sposób ich wykorzystania przedstawione są w tabeli.

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Sposób czasowego składowania	Sposób wykorzystania	Ilość [Mg]
17	Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)	Bezpośredni załadunek na samochody transportowe	Recykling - do ponownego wbudowania w miejsca wskazane przez inwestora	24 400
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	W zamkniętych pojemnikach na placu budowy	Wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	3,8

Tabela 4 Szacunkowe ilości odpadów powstające podczas realizacji inwestycji oraz sposób postępowania

Eksploatacja obiektu nie będzie źródłem powstawania odpadów. W trakcie użytkowania inwestycji mogą powstać niewielkie ilości odpadów o kodzie 20 03 03 tj. odpady z czyszczenia drogi. Będą one zbierane bezpośrednio na środki transportu służb porządkowych i przekazywane na wysypisko.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W związku z zakresem inwestycji nie zakłada się przeprowadzania prac rozbiórkowych.

15. Uwarunkowania prawne i wnioski

Analizując uwarunkowania prawne przewiduje się, że:

Przebudowa drogi leśnej nie spowoduje:

- wzrostu emisji o nie więcej niż 15%,
- wzrostu zużycia surowców, materiałów, paliw i energii o nie więcej niż 15%.

Realizacja inwestycji spowoduje:

- wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- wzrost płynności ruchu

Inwestycja nie stanowi zagrożenia dla środowiska dzięki użyciu materiałów, które nie wpływają na nie negatywnie, zachowany będzie kształt, przebieg oraz spadek niwelety drogi. Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie nawierzchni drogi leśnej, dlatego zwiększona emisja pyłów i gazów oraz wzrost emisji hałasu wystąpią tylko w trakcie realizacji inwestycji. W fazie eksploatacji inwestycji nastąpi poprawa płynności ruchu, która przełoży się na zmniejszenie emisji spalin oraz hałasu.

16. LITERATURA

1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001. Prawo ochrony środowiska
2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane
3. 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 i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych
4. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
5. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko
6. Praca Instytutu Ochrony Środowiska „Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru” Haliny Sawickiej – Ziarkiewicz (Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa 2003)

Przedmiotowa inwestycja pn.: Przebudowa odcinka nawierzchni drogi leśnej Huta Brzusk nr inw. 242/497 Leśnictwie Brzuska ” ma w swoim założeniu wykonanie prac związanych z przebudową drogi leśnej (drogi o nawierzchni twardej) o całkowitej długości inwestycji 0,996 km.

Przedmiotowa droga nie jest autostradą ani drogą ekspresową.

Z uwagi na powyższe oraz w myśl zapisów § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko przedsięwzięcia związane z przebudową drogi twardej o długości całkowitej przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż autostrady i drogi ekspresowe wykazane w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 przedmiotowego rozporządzenia nie należy kwalifikować jako przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko .

Opracował: