

I N F O R M A C J A O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU

INWESTOR	Gmina Biały Bór ul. Słupska 10; 78-425 Biały Bór
OBIEKT	Przebudowa drogi gminnej na odcinku od dr. krajowej Nr 20 do m.Białka gmina Biały Bór
LOKALIZACJA OBIEKTU	Województwo Zachodniopomorskie; Powiat Szczecinek; Gmina Biały Bór
BRANŻA	DROGOWA
KOD CPV	45231000-5

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	DATA	PIECZĄTKA PODPIS
OPRACOWAŁ:	inż. Bogdan Misiura uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej Nr ZAP/0054/POOD/04	05.2023 r.	

Karnieszewice 20.05.2023 r.

I N F O R M A C J A O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNEGO, W TYM:

1. Podstawowe dane o przedsięwzięciu, określające m.in.: rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia.
2. Dane dotyczące powierzchni zajmowanej przez obiekt budowlany wraz z informacjami o dotychczasowym sposobie jej wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.
3. Dane w zakresie rodzaju zastosowanych technologii.
4. Opis analizowanych wariantów planowanego przedsięwzięcia.
5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.
6. Opis przedsięwzięć (rozwiązań) chroniących środowisko.
7. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.
8. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.
9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.
10. Informacje o przedsięwzięciach realizowanych i zrealizowanych, znajdujących 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
11. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej
12. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko
13. Informacje o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko - z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzonych na podstawie odrębnych przepisów
14. Informacje i wnioski końcowe.

II. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE:

Mapa w skali 1:500 - Projekt Zagospodarowania Terenu.

Nazwa przedsięwzięcia:

„Przebudowa drogi gminnej od dr. krajowej Nr 20 do m.Białka gmina Biały Bór.”

1. Podstawowe dane o przedsięwzięciu, określające m.in.: rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia.

1.1. Inwestor ; podstawowa lokalizacja.

Inwestorem zadania inwestycyjnego pod nazwą:
„Przebudowa drogi gminnej na odcinku od dr. krajowej Nr 20 do m.Białka gmina Biały Bór ”

jest

**Gmina Biały Bór
ul. Słupska 10; 78-425 Biały Bór**

Inwestycja zlokalizowana jest:

- obręb geodezyjny 0126 Białka; działki nr: 209/1; 292; 293/1; 253/5; 253/3;

Działki mogące wchodzić w zakres inwestycji (działki sąsiednie - działki na które może oddziaływać Inwestycja)

- obręb geodezyjny 0126 Białka; działki nr: 259/19; 260/9; 254/1; 258; 257; 255/1; 255/2; 255/3; 253/8; 253/9; 253/6; 253/15; 253/11; 253/12; 253/13; 253/10; 254/12; 254/11; 254/10; 254/1; 254/9; 254/8; 254/7; 254/6; 254/5; 254/4; 254/3; 254/2;

Teren objęty pracami projektowymi nie jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego - na realizację inwestycji uzyskana zostanie Decyzja na lokalizację inwestycji celu publicznego.

Szczegółową lokalizację określono w zamieszczonym za niniejszym opisem załączniku graficznym (projekt zagospodarowania terenu w skali 1:500).

1.2. Podstawy formalno-prawne opracowania

Niniejsze opracowanie „Karta informacyjna przedsięwzięcia” zawiera podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu pn. „Przebudowa drogi gminnej na odcinku od dr. krajowej Nr 20 do m.Białka gmina Biały Bór”

Wskazane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego, którego realizacja polega na przebudowie odcinka drogi gminnej, o nawierzchni z kruszywa, na odcinku od drogi krajowej nr 2 do m. Białka długości ok. 1,6 km

Planowane przedsięwzięcie zgodnie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) powinno być zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Wg ww. paragrafu, wymienionego rozporządzenia do przedsięwzięć tych należą m.in.: „drogi o nawierzchni twardej, o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32”.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w istniejącym pasie drogowym drogi krajowej nr 20 (odc. skrzyżowania) oraz w pasie drogowym drogi gminnej.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach

oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2017 poz. 1405 z późn. zm.), dalej zwaną ustawą ooś, projektowany odcinek przebudowy drogi jest przedsięwzięciem, dla którego wymaga się uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Teren objęty opracowaniem położony jest w obszarze chronionego krajobrazu „Okolice Żydowo-Biały Bór”. W bezpośrednim sąsiedztwie nie występują pomniki przyrody. Najbliższe pomniki przyrody znajdują się w odległości ponad 1 km od terenu inwestycji.

Niniejszą kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzono według wytycznych zawartych w ww. ustawie ooś, a w szczególności art. 62a, który wskazuje jakie informacje powinna zawierać.

Kartę informacyjną przedsięwzięcia opracowano na wniosek inwestora: Burmistrza Gminy Biały Bór reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Bogdana Misiurę działającego w ramach Firmy Zakład Usług Budowlanych i Drogowych „ZUBiD”, z siedzibą w Kamiszewie 45a, 76-004 Sianów.

1.3. Usytuowanie przedsięwzięcia, jego rodzaj, cechy i skala

> Usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie we wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, na terenie powiatu szczecineckiego, w gminie Biały Bór.



Rys.1. Lokalizacja planowanej inwestycji na tle fragmentu mapy woj. zachodniopomorskiego

Rodzaj, cechy i skala planowanej inwestycji

Planowana inwestycja, polegająca na przebudowie istniejącej drogi gminnej realizowana będzie na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 20 w km 161+068 do końca miejscowości Białka.

Całość inwestycji zlokalizowana będzie w istniejącym pasie drogowym zlokalizowane będzie w istniejącym pasie drogowym drogi krajowej nr 20 (odc. skrzyżowania) oraz w pasie drogowym drogi gminnej.

Inwestycja na odcinku od drogi krajowej Nr 20 do km 0+480,00 objęta jest Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Uchwała Nr XLVI/370/10 z dnia 29 czerwca 2010 r. i będzie realizowana w trybie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, oraz Ustawy z dnia 4 stycznia 2013 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych T.j Dz.U. z dnia 20.01.2023 r.

Odcinek inwestycji od 0+480,00 do 1+631,40 realizowany będzie jako zgłoszenie robót drogowych przebudowy drogi gminnej.

2. Dane dotyczące powierzchni zajmowanej przez obiekt budowlany wraz z informacjami o dotychczasowym sposobie jej wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.

2.1. Dane dotyczące powierzchni zajmowanej przez obiekt budowlany.

Wyżej wymieniona inwestycja obejmuje:

- Przebudowę drogi gminnej na odcinku jw. obejmującą
 - `rozebranie istniejących nawierzchni z kruszywa i brukowca
 - Doprowadzenie gruntu podłoża do G1
 - Wykonanie nowej konstrukcji drogi z płyt żelbetowych ażurowych typu IOMB w układzie pasowym
 - Wykonanie konstrukcji nawierzchni bitumicznej na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 20
- Wykonanie nawierzchni poboczy i pasa środkowego z kruszywa łamanego
- Budowa i przebudowa zjazdów do posesji i na drogi gminne z płyt IOMB
- Budowa i przebudowa zjazdów do posesji i na drogi gminne z kamienia brukowego z rozbiórki
- Budowa mijanek o nawierzchni z płyt IOMB
- Zabezpieczenie istniejących elementów sieci infrastruktury uzbrojenia terenu
- Odtworzenie i remont elementów odwodnienia powierzchniowego
- Montaż elementów bezpieczeństwa ruchu;
- Wprowadzenie nowej, docelowej organizacji ruchu;
- Roboty wykończeniowe i porządkowe.

Dane techniczne projektowanej przebudowy drogi:

- długość odcinka- łącznie ok. 1630 mb;
- podstawowa szerokości drogi gminnej – 3,00 m;
- szerokość poboczy – 0,75 m
- ogólna powierzchnia podlegająca inwestycji – ok. 15 168 m², w tym:
 - nawierzchnia jezdni z płyt IOMB - ok.3591,00 m²
 - nawierzchnia bitumiczna zjazdu z dr.kraj – ok. 71,00 m²;
 - nawierzchnia jezdni pas środkowy z kruszywa – ok. 1307,00 m²
 - pobocza z kruszywa - ok 2432,00 m²;
 - zjazdy publiczne o nawierzchni z płyt IOMB – ok. 167,50 m²;
 - zjazdy publiczne o nawierzchni z kamienia brukowego – ok. 314,00 m²;
 - mijanki o nawierzchni z płyt IOMB - ok.592,00 m²

W ramach inwestycji przewiduje się wycięcie drzew i oczyszczenie terenu inwestycji z samoistnie wyrosłych krzewów. Inwentaryzacja zieleni stanowi odrębne opracowanie dołączone do niniejszej KIP.

2.2. Informacje uzupełniające w zakresie opisu stanu istniejącego i sposobie obecnego jego wykorzystania.

Projektowana przebudowa docinka drogi gminnej ma za zadanie poprawę warunków komunikacji dla mieszkańców m.Białka oraz ruchu turystycznego,

W chwili obecnej istniejąca nawierzchnia dzieli się na dwa odcinki:

- Od skrzyżowania z DK 20 do m.Białka – nawierzchnia z kruszywa naturalnego szer. Średnio 4 m. z obustronnymi poboczami gruntowymi szer średnio 0,8 m.
- W miejscowości Białka nawierzchnia brukowcowi szer. Śr. 3,0 m.

Nawierzchnie drogi są w złym stanie technicznym. Pod wpływem ruchu nawierzchnia z kruszywa wybija się, a przy opadach deszczu z powstałych zagłębieniach zbiera się woda przyczyniając się do powiększania się dziur w nawierzchni.

W porze suchej ruch pojazdów poruszających się po nawierzchni z kruszywa powoduje znaczne zapylenie otoczenia.

Odwodnienie nawierzchni drogi odbywa się w oparciu o rowy przydrożne trawiaste odprowadzające oraz częściowo sprowadzające wody opadowe na przyległy teren.

2.3. Informacje w zakresie pokrycia szatą roślinną.

Jako że inwestycja realizowana będzie w pasie drogowym, pokrycie szatą roślinną jest typowe dla tego typu terenu. Wzdłuż drogi, poza linią rowów istniejące nasadzenia to głównie drzewa z gatunku klon oraz jesion.

Inwentaryzacja zieleni stanowi załącznik do KIP.

3. Dane w zakresie rodzaju zastosowanych technologii.

Rozdział ograniczono do danych, dotyczących przedmiotu wniosku.

Branża drogowa.

Planuje przebudowę istn. nawierzchni jezdni w oparciu o płyty żelbetowe ażurowe w układzie pasowym. Podstawowa szerokość jezdni wynosi 3,0 m. Na trasie zlokalizowano 5 mijanek o nawierzchni z płyt umożliwiających wymijanie się pojazdów.

Na całej długości przebudowywanego odcinka drogi planuje wykonanie poboczy z kruszywa łamanego szerokości 0,75 m. Środek jezdni pomiędzy płytami zostanie wypełniony nawierzchnią z kruszywa łamanego, z tym że na długości mijanek i zjazdów środek będzie posiadał nawierzchnię z płyt IOMB.

Zjazdy publiczne będą posiadały nawierzchnię z płyt IOMB, natomiast zjazdy indywidualne będą wykonane z kamienia brukowego pochodzącego z rozbiórki istniejącej nawierzchni.

Podbudowa wszystkich nawierzchni wykonana będzie z kruszywa łamanego.

Wypełnienie otworów w płytach IOMB będzie z kruszywa naturalnego. Całość konstrukcji nawierzchni będzie przepuszczalna dla wód deszczowych.

Odwodnienie

Spływ wód opadowych i roztopowych planuje się jako powierzchniowy .

Jest to rozwiązanie istniejące. Rowy zostaną odmulone, wyprofilowane i oczyszczone.

4. Opis analizowanych wariantów planowanego przedsięwzięcia.

Na potrzeby niniejszego opracowania został przyjęty wskazany wariant realizacyjny, który został poddany szczegółowej analizie oceny oddziaływania na środowisko. W związku, z czym nie rozpatruje się innego wariantu niż ten wskazany w karcie informacyjnej.

Analiza wariantowości inwestycji może być rozpatrywana w ramach dwóch obszarów:

- pod względem lokalizacyjnym, czyli przebiegu trasy;
- pod względem rozwiązań technologicznych, czyli przyjętej technologii i rozwiązań konstrukcyjnych.

- Ze względu na fakt, iż przebudowa drogi polega w głównej mierze na zmianie istniejącej nawierzchni drogi gminnej i dostosowaniu jej parametrów nośności do obowiązujących standardów w oparciu o wyniki badań geotechnicznych podłoża gruntowego, z założenia nie mógł być rozpatrywany inny wariant niż założony.

W tej sytuacji mógł być rozważany jedynie wariant podejmowania bądź niepodejmowania inwestycji. Rozwiązania techniczne przyjęte do realizacji omawianego przedsięwzięcia zostały dobrane tak, aby ograniczyć do minimum negatywne oddziaływanie na środowisko a jednocześnie sprawić aby inwestycja była atrakcyjna ekonomicznie oraz poprawiła warunki użytkowania dla mieszkańców.

Niepodejmowanie przedsięwzięcia jest wysoce niewłaściwe z uwagi na postępującą degradację istniejącej nawierzchni drogi co prowadzi do wzrostu zagrożeń w ruchu drogowym, ponadto duże zapylenie powstające w czasie ruchu pojazdów po suchej nawierzchni jest szkodliwe dla środowiska.

Uznano, iż wykorzystanie tego terenu jest dla tego przedsięwzięcia najkorzystniejszy w aspekcie ekonomicznym i ekologicznym. Projektowana inwestycja w pasie drogi gminnej, jest rozwiązaniem jedynie słusznym pod względem ekonomicznym i ekologicznym.

Przyjęta forma architektoniczna oraz rozwiązania funkcjonalno - użytkowe projektowanego obiektu zapewnią płynne wpisanie się budowli w otaczający krajobraz oraz układ komunikacyjny.

Analizując zakres i rodzaj inwestycji przyjmuje się jedynie dwa warianty, mianowicie „**wariant realizacyjny**” oraz brak realizacji inwestycji - **wariant „zerowy” - nie realizacyjny**. Wszelkie wariantowanie projektowanego przedsięwzięcia nie ma uzasadnienia merytorycznego. Zakres inwestycji stanowi rozbudowę istniejącego korytarza transportowego.

W związku z powyższym pod względem środowiskowym nie występują merytoryczne argumenty o zastosowaniu wariantowości przedsięwzięcia tj. alternatywnego „wariantu środowiskowego”.

Wariant realizacyjny

Został przyjęty wariant realizacyjny zgodnie z opisem powyżej. Głównym argumentem za jego realizacją jest zapewnienie komfortu komunikacyjnego ruchu kołowego i poprowadzenie po terenie atrakcyjnym krajobrazowo (ruch turystyczny).

Istotnym czynnikiem wariantu realizacyjnego jest poprawa bezpieczeństwa i komfortu w ruchu drogowym, Remont istniejącej nawierzchni dr. gminnej zapobiegnie jej dalszej degradacji i szkodliwemu zapyleniu.

Wariant alternatywny

W odniesieniu do wariantów alternatywnych można przyjąć możliwość innych rozwiązań dla planowanego przedsięwzięcia.

Nie przewiduje się wariantowania lokalizacyjnego, tj. wyznaczani innej alternatywnej drogi, co wynika z uwarunkowań prawnych i lokalizacyjnych. Inwestycja będzie prowadzona w ramach istniejącego pasa drogowego, co praktycznie wyeliminuje konieczność kosztownych robót ziemnych, które ciągną za sobą znaczną ingerencję w środowisko naturalne. Pod tym względem nie stwierdza się lepszej lokalizacji dla zamierzenia inwestycyjnego.

Jedynie możliwość alternatywnego rozwiązania może odnosić się do zastosowanej technologii, co miało miejsce we wnioskowanej inwestycji. Przyjęto w założeniach technicznych wykonanie nawierzchni z prefabrykowanych płyt ażurowych typu IOMB, co jest podyktowane warunkami ekonomicznymi i nadrzędnym celem, jakim jest uzyskanie maksymalnych warunków komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Biorąc powyższe uwarunkowania zastosowanie wariantów alternatywnych jest mocno ograniczone lub nie efektywne środowiskowo i zarazem ekonomicznie. Dlatego odstąpiono od przedstawienia wariantu alternatywnego dla przedmiotowej inwestycji w szerszym zakresie.

Wariant optymalny środowiskowo

Zakłada się, że wybrany wariant realizacyjny jest najbardziej optymalnym rozwiązaniem realizacyjnym, a zarazem środowiskowym. Dobór rozwiązań technologicznych zapewnia optymalizację realizacji inwestycji, minimalizację wpływ

u na środowisko zarówno w fazie realizacyjnej jak i funkcjonowania przedsięwzięcia. Wybór wariantu jest zasadny, ponieważ biorąc pod uwagę możliwość uzyskania założonego efektu polegającego na poprawie bezpieczeństwa i komfortu w ruchu drogowym, realizując inwestycję osiągamy założony cel.

Wariant „zerowy” - nie realizacyjny

Wariant nie realizacyjny tzw. „zerowy” cechuje się brakiem oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przez zaniechanie jego realizacji. Realizacja inwestycji przede wszystkim ma na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod względem organizacji odpowiedniej przestrzeni zgodnie z właściwymi przepisami. Istotną kwestią jest wpłynięcie na zmniejszenie zapylenia powstającego w trakcie ruchu pojazdów w okresach suchych i co za tym idzie istotne zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu kołowym.

Biorąc pod uwagę, że przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego, polegającą na podniesieniu bezpieczeństwa w ruchu kołowym, brak realizacji inwestycji nie jest brany pod uwagę.

Przewidywany okres realizacji inwestycji to pomiędzy 07.2023 – 12.2023 rok

5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Ilości wykorzystanych podczas inwestycji surowców, materiałów, paliw i energii zostaną szczegółowo określone w zależności od potrzeb według dokumentacji budowlanej. Zakłada się zastosowanie następujących materiałów i surowców: woda, piasek, pospółka, kruszywo, prefabrykaty betonowe (płyty IOMB). Materiały te są praktycznie obojętne dla środowiska. Realizacja przedsięwzięcia będzie głównie odbywać się na zasadzie zastosowania wskazanych materiałów i wykorzystaniu prostych narzędzi oraz pracy człowieka. Przewiduje się dostawy materiałów i surowców na teren budowy, bezpośrednio, przy założeniu, że zaplecze budowy będzie lokalizowane w uzgodnieniu z organem będącym właścicielem terenu. Zaplecze budowy zostanie wyznaczone poza terenami chronionymi, zgodnie z właściwymi przepisami odrębnymi. Nie planuje się magazynowania materiałów poza terenem inwestycji, które po dostawie będą wykorzystywane na miejscu.

Pozostała media, takie jak: energia elektryczna - pobór z istniejących sieci lub poprzez wykorzystanie jednostek generatorów prądoworczych mobilnych w miejscu budowy; woda - słodka według

zapotrzebowania w procesie budowlanym; - ścieki bytowe - według zapotrzebowania obsady ekipy budowlanej wykonującej prace budowlane;
 odpady komunalne - według zapotrzebowania ekipy budowlanej wykonującej prace budowlane - przechowywane w odpowiednich pojemnikach, a następnie przekazywane podmiotowi uprawnionemu do odbioru tego typu odpadów.

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw i energii

Rodzaj surowca/materiału/paliwa	Przewidywana orientacyjna skala zużycia	Uwagi
Woda	ok.250 m ³	do zraszania i zagęszczania podłoża i podbudowy,
Kruszywo (piasek)	ok.850 m ³	do podsypki
Kruszywo łamane	ok.1450 m ³	do podbudowy + pobocza
Elementy betonowe – oporniki, płyty IOMB	ok. 50 mb/3591 m ²	Obramowanie naw. bitum. na skrzyżowaniu; nawierzchnia drogi gminnej
Drewno	ok. 1,5 m ³	elementy konstrukcyjne
Stal	ok.. 0,5 Mg	znaki drogowe i elementy bezpieczeństwa ruchu;
Paliwa płynne (ON)	ok.25,0 Mg	maszyny drogowe, transport
Energia elektryczna	ok. 1000 kWh	Zaplecze budowy

Głównym paliwem technologicznym będzie olej napędowy (w mniejszym stopniu benzyna). Wykorzystywany będzie podczas prac prowadzonych z użyciem pojazdów, sprzętu i urządzeń takich jak: koparko-ładowarka, koparko-spycharka, samochody samowyladowcze, samochody dostawcze, ciągnik kołowy, wibrator powierzchniowy, szczotka mechaniczna, piła do cięcia nawierzchni, sprężarka powietrza spalinowa, agregat prądotwórczy itp.

Podczas użytkowania drogi nie występuje zapotrzebowanie na surowce i wodę; niewielkie ilości paliwa będą okresowo zużywane przy pracach porządkowych i konserwacyjnych

6. Opis przedsięwzięć (rozwiązań) chroniących środowisko.

Z założenia przedsięwzięcie ma w jak najmniejszym stopniu ingerować w środowisko przyrodnicze, a poprzez swoją konstrukcję minimalizować ewentualne oddziaływania.

Faza realizacji, będzie wiązała się z niewielkim oddziaływaniem na środowisko związanym z typowym dla tego typu robót, lecz jest to działanie krótkotrwałe i bez trwałego wpływu na środowisko.. Faza eksploatacji pozostaje praktycznie bez wpływu na środowisko. W trakcie trwania robót budowlanych zostaną zachowane wszelkie zasady ochrony środowiska.

Na etapie realizacji inwestycji nie przewiduje się wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń. Wpływ realizacji przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w fazie budowy i funkcjonowania nie będzie znaczący, ponieważ planuje się zastosować następujące zasady:

- Wycinka krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum polegającym na oczyszczeniu powierzchni rowów i skarp pasa drogowego z rozsianych, dziko rosnących drzew i zakrzaczeń w wieku poniżej 20 lat.
- Dzięki prowadzeniu trasy po terenie pasa drogowego, do minimum ograniczone zostaną roboty ziemne
- Istniejące rowy zostaną poddane konserwacji, oczyszczeniu i udrożnieniu

Przy prowadzeniu prac:

- w miarę możliwości ograniczony zostanie wzrost oddziaływań akustycznych związanych z prowadzonymi pracami, oraz zminimalizowane negatywne oddziaływanie hałasu na klimat akustyczny terenów przyległych,
- ograniczona zostanie emisja pyłów i gazów związanych z prowadzonymi pracami,
- ograniczona zostanie ilość powstających odpadów oraz zostaną one zagospodarowane zgodnie z stosownymi przepisami,
 - odpady planuje się magazynować w sposób nie stwarzający zagrożenia dla środowiska naturalnego,
 - bezwzględnie przestrzegane będą wymogi bezpieczeństwa i higieny pracy, jak również założonych parametrów eksploatacji tego rodzaju obiektów.

Etap realizacji:

Projektowana przebudowa jest przedsięwzięciem o charakterze drogowym. Na etapie realizacji wystąpią oddziaływania typowe dla inwestycji drogowej, przy czym będą to oddziaływania w znacznie mniejszej skali z uwagi na ograniczony zakres robót. W zakresie oddziaływań okresowo może pojawić się emisja hałasu i spalin od pracujących maszyn i środków transportu. Emisja hałasu może krótkotrwale oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych.

Faza budowy, z punktu widzenia ochrony powietrza, wiązać się będzie z emisją niezorganizowaną spalin z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pyleniem z dróg i powierzchni terenu objętych pracami. W trakcie realizacji budowy emisja zanieczyszczeń posiadać będzie charakter czasowy i lokalny i zmieniać się będzie w zależności od miejsca i fazy budowy. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja ta zniknie od razu wraz z zakończeniem etapu prac budowlanych.

W okresie trwania budowy Wykonawca prowadzić będzie prace zgodnie z przepisami i normami dotyczącymi ochrony środowiska, a na terenie budowy i poza nim będzie zapobiegał uciążliwościom dla osób trzecich, a wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie prowadzonych prac.

W szczególności wykonawca zapewni:

- W celu ochrony środowiska przyrodniczego:
 - przeprowadzenie niezbędnej wycinki krzewów odbędzie się poza okresem lęgowym ptaków (tj. od m-ca września) niemniej jednak w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej nie gniazd na drzewach w obrębie pasa drogowego.
 - wycinka krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, umożliwiającego realizację przedsięwzięcia. W związku z realizacją inwestycji do wycięcia (oczyszczenia terenu) przeznaczona jest ok. 22 m² krzewów (skupin, samosiejek).
Dla usunięcia drzew zostaną zastosowane przepisy art. 83 Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r.
Ilość i lokalizacja drzew i krzewów przeznaczonych do wycięcia określono w załączonej Inwentaryzacji zieleni.
 - w sąsiedztwie drzew nie przeznaczonych do wycinki, w zasięgu obrysu ich koron, prace należy prowadzić ostrożnie tak, aby nie spowodować ich uszkodzeń. Drzewa w obrębie budowy powinny zostać wysoko oszalowane odpowiednimi materiałami, by wykluczyć uszkodzenia pni. Może być to w postaci odeskowania lub np. poprzez owinięcie pnia materiałami jutowymi lub matami słomianymi. Zabezpieczenie powinno znajdować się do wysokości nie mniej niż 150 cm;
 - dla drzew nie przeznaczonych do wycinki, których nisko położone gałęzie mogą kolidować z ruchem drogowym, należy dokonać cięć pielęgnacyjnych
 - lokalizację zaplecza budowy i sprzętu oraz miejsca składowania materiałów planuje się poza pasem drogowym w miejscu ustalonym z władzami Gminy.
Należy zapewnić odpowiednią ilość małogabarytowych pojemników na terenie zaplecza i placu budowy oraz prowadzić systematyczną zbiórkę odpadów do pojemników zbiorczych;

- zaplecze budowy należy wyposażać w przestawne sanitariaty typu ToyToy
 - w celu zabezpieczenia wykopów ziemnych przed niepożądanym dostosowaniem się do nich zwierząt takich jak gady czy płazy, nie należy pozostawiać wód stojących w zagłębieniu wykopów; w sytuacji kiedy do wykopu dostanie się jakieś zwierzę, należy pozwolić mu na jego bezstresowe opuszczenie.
- **W celu ochrony środowiska naturalnego i wód:**
 - stosowanie sprawnego sprzętu budowlanego i środków transportu spełniających odpowiednie normy techniczne,
 - w miarę dostępności organizację zaplecza budowy zlokalizować na terenie utwardzonym
 - sprzęt używany do realizacji prac będzie stacjonował na wyznaczonym i właściwie urządzonym zapleczu, w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych zostaną zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntu i wód;
 - wyposażenie zaplecza budowy w sorbenty do neutralizacji ewentualnych rozlewów substancji ropopochodnych,
 - prowadzenie prac ze szczególną ostrożnością, aby wykluczyć zanieczyszczenia gruntu np. z powodu wycieków paliwa i olejów ze stosowanych maszyn i urządzeń,
 - dowóz surowców i materiałów bezpośrednio na czas budowy, bez składowania na placu,
 - stosowane surowce i materiały powinny być tak dobierane, oraz powinna być zapewniona taka organizacja robót, aby zminimalizować ilość powstających odpadów;
 - składowanie odpadów na terenie utwardzonym poza placem budowy (powstające w trakcie prac budowlanych odpady w będą pierwszej kolejności poddane recyklingowi na miejscu, natomiast pozostałe odpady, których odzysk z przyczyn technologicznych będzie niemożliwy lub nieuzasadniony ekonomicznie, zostaną przekazane do unieszkodliwienia. Zgromadzone odpady odbierane będą przez podmioty posiadające stosowne uprawnienia, co Wykonawca potwierdzi protokołami przekazania-odbioru);
 - 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, aby nie było możliwości przedostania się ich do wód lub spowodowania zanieczyszczenia przyległego terenu; po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami;
 - **W celu ochrony przed hałasem i emisją zanieczyszczeń do powietrza:**
 - lokalizacja zaplecza budowy w możliwe największym oddaleniu od zabudowań mieszkalnych;
 - należy stosować wysoko sprawne maszyny i narzędzia budowlane - możliwie niskoemisyjne i utrzymywać je w wysokiej sprawności technicznej;
 - stosowanie sprawnego sprzętu budowlanego i środków transportu spełniających odpowiednie normy techniczne;
 - ograniczenie czasu pracy sprzętu budowlanego wyłącznie do pory dziennej;
 - wykonawca zobowiązany będzie zapewnić ograniczenie emisji do powietrza pylenia (w trakcie przewozu i magazynowania materiałów sypkich, ruchu sprzętu oraz robót ziemnych).

Etap eksploatacji

Na etapie eksploatacji drogi proponowane rozwiązania dotyczą jedynie: utrzymania czystości (usuwanie odpadów) i przejezdności drogi oraz utrzymania zieleni towarzyszącej.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenach, na których nie są przekroczone normy jakościowe środowiska określone w prawie wspólnotowym. Przedsięwzięcie nie ma transgranicznego charakteru, zarówno w fazie realizacji, jak i dalszego funkcjonowania.

7. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Największe oddziaływanie przedmiotowej inwestycji będzie na etapie budowy, gdzie będą prowadzone prace budowlane, częściowo przy wykorzystaniu sprzętu, głównie w zakresie transportu materiałów budowlanych.

Na etapie użytkowania nie przewiduje się zwiększenia negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko, a poprzez wykonane prace nastąpi jego znaczna redukcja.

- **W zakresie odwodnienia**

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2019, poz. 1311 z późn. zmian.) - stężenia dwóch głównych substancji odpowiedzialnych za zanieczyszczenie wód powierzchniowych pochodzenia drogowego muszą wynosić odpowiednio:

zawiesiny ogólnej – poniżej 100 mg/l oraz

węglowodórów ropopochodnych – poniżej 15 mg/l.

Powyższe wymagania dotyczą wyłącznie wód ujętych w szczelne (zamknięte lub otwarte) systemy kanalizacyjne (inwestycja takich nie posiada). Z uwagi na charakter inwestycji, wyklucza się możliwość uzyskania poziomu zanieczyszczeń, które wyczerpywałyby dopuszczalne normy zanieczyszczenia wód opadowych i roztopowych. Niemniej jednak zaleceniem dla wykonawcy robót będzie bezwzględne korzystanie ze sprzętu sprawnego technicznie, bez uszkodzeń mogących spowodować wyciek substancji ropopochodnych.

- **Emisja zanieczyszczeń powietrza**

Faza realizacji

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie zachodziła zarówno ze względu na ruch pojazdów, jak i ze względu na pracę ciężkiego sprzętu. Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie zależała m.in. od zastosowanych technologii robót. W zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń będą się zmieniały, różnorodne więc będzie też ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO₂, SO₂) i pyłu. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko- lub średnioterminowe.

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne w fazie budowy będą:

- zapylenie powstające w wyniku przemieszczania mas ziemnych przez maszyny wykonujące roboty ziemne oraz transport materiałów,
- spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu,
- substancje odorotwórcze, powstające na skutek układania mas bitumicznych (1 dzień).

Zwiększona emisja wtórna pyłów powstawać będzie podczas pracy maszyn drogowych. Będzie to emisja nieorganizowana oraz incydentalna. Emisja wtórna powstawać może również podczas transportu i składowania sypkich materiałów budowlanych oraz pylenia odkrytych powierzchni gruntu.

Faza eksploatacji – brak emisji

- **Emisja hałasu**

Faza realizacji

Podczas wykonywania prac budowlanych wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne w strefie prowadzenia robót oraz w jej pobliżu. Oddziaływania te spowodować mogą tymczasowe pogorszenie stanu klimatu akustycznego, ponieważ ciężkie maszyny wykonujące prace związane z budową będą źródłem emisji dźwięków o wysokich poziomach. Jednak hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie zjawiskiem okresowym i odwracalnym, charakteryzować go będzie duża dynamika zmian.

Oddziaływanie w zakresie hałasu będzie odczuwalne przez osoby zamieszkujące budynki położone blisko terenów, na których będą prowadzone prace.

Dopuszczalne poziomy mocy akustycznej urządzeń stosowanych w trakcie robót drogowych zostały określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r. nr 263, poz. 2202, z późn. zmian.).

Faza eksploatacji – brak emisji hałasu innego niż zwykły komunikacyjny, co poniżej 100 pojazdów/dobę można uznać za marginalny

- Emisja drgań

Faza realizacji

Na etapie realizacji spodziewać się można wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie drgań. Prace budowlane związane z przemieszczaniem i zagęszczaniem warstw konstrukcyjnych nawierzchni, poruszanie się maszyn budowlanych, powodować będą drgania, które mogą mieć negatywny wpływ na budynki położone najbliżej terenu inwestycji oraz ludzi, którzy w nich przebywają. Będą to oddziaływania okresowe, które ustaną wraz z zakończeniem pracy ciężkiego sprzętu w rejonie budynków. Dlatego też prace budowlane w miarę możliwości technologicznych będą prowadzone w godzinach 6:00 – 22:00, a dla budynków zlokalizowanych do 50m od inwestycji zostanie wykonana inwentaryzacja stanu zerowego.

Etap budowy

Na etapie budowy przewiduje się rozbiórkę nawierzchni z kruszywa i brukowcowej w celu maksymalnego wykorzystania uzyskanego materiału do ponownego wbudowania. Rozbiórka wykonana będzie przy użyciu koparko-ladowarek i samochodów samowyładowczych.

Warstwa ziemi próchnicznej, zdjęta podczas korytowania czy konserwacji rowów, zostanie wykorzystana na miejscu do uformowania powierzchni i zagospodarowania terenów zielonych w ilości ok. 300 m³. Nadmiar ziemi z wykopów nieprzydatny do wykorzystania przy realizacji inwestycji zostanie zutylizowany zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Po ukończeniu robót budowlanych teren inwestycji zostanie uporządkowany i zagospodarowany zgodnie z jego przeznaczeniem. Planuje się obsianie nowo powstałych obszarów zielonych mieszanką traw zgodnie z siedliskiem naturalnym w celu wzmocnienia pasa drogi.

Etap użytkowania

W trakcie użytkowania przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się istotnych oddziaływań innych niż dotychczasowe, mających wpływ na otaczające środowisko. Planowane zagospodarowanie terenu nie przewiduje stacjonarnych obiektów lub urządzeń mogących generować energię akustyczną lub emitować zanieczyszczenia do powietrza.

W trakcie eksploatacji, z racji odnowienia i wyrównania konstrukcji nawierzchni znaczny pozytywny skutek zostanie odniesiony w zakresie obniżenia poziomów drgań, poziomu hałasu i zapyleniaabwywołanego ruchem pojazdów.

8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

W związku z projektowanymi ustaleniami planowanej inwestycji, ze względu na odległość od granic sąsiednich państw, oraz skalę i charakter inwestycji stwierdza się jednoznaczny brak możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko pochodzącego z terytorium Polski.

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

Teren inwestycji położony jest na obszarze podlegającym szczególnym formom ochrony w trybie ustawy o ochronie przyrody.

- Nazwa: Okolice Żydowo-Biały Bór
- Data wyznaczenia: 1975-11-17
- Powierzchnia [ha]: 12376,3000

Opis wartości przyrodniczej i krajobrazowej: Pofałdowany teren młodoglacjalny z dużą liczbą zagłębień terenu wypełnionych wodą w postaci jezior, drobnych zbiorników trwałych i torfowisk. Jezioro mezotroficzne – (lobeliowe) Iłowatka, jeziora eutroficzne: Przyradź, Oblica, Cieszęcino, Łobez, Białoborskie Małe, Bielsko są w większości otoczone przez lasy mieszane. Najcenniejsze fragmenty lasów (buczyny) znajdują się w okolicach jezior Bobiędzińskiego Wlk. i Cieszęcińskiego. Najcenniejsze torfowiska (wysokie i przejściowe) znajdują się przy południowym brzegu J. Bobięcińskiego Wlk. i otoczone są najcenniejszymi na tym terenie lasami (buczyny, fragmenty borów bagiennych). Znalezione tu miejsca rozrodu następujących cennych gatunków zwierząt: nadecznik stawowy, pijawka lekarska, biegacz złocisty, biegacz wręgaty, biegacz skórzasty, biegacz granulowany, biegacz ogrodowy, biegacz gajowy, biegacz fioletowy, trzmiel ziemny, trzmiel kamiennik, trzmiel ogrodowy, skójką malarska, skójką zaostrowa, skójką gruboskorupkowa, szczeżuja wielka, szczeżuja pospolita, racicznica zmienna, traszka grzebieniasta, traszka zwyczajna, grzebiuszka ziemna, ropucha szara, ropucha paskówka, rzekotka drzewna, żaba jeziorkowa, żaba trawna, żaba moczarowa, żaba wodna, jaszczurka zwinka, jaszczurka żyworodna, padalec zwyczajny, zaskroniec zwyczajny, żmija zygzakowata, perkoz dwuczuby, bocian biały, łabędź niemy, żuraw, słonka, brodziec samotny, mewa śmieszka, dzięcioł zielony, dzięcioł czarny, lerka, pliszka górska, trzcinniczek, trzciniak, muchołówka mała, srokosz, kruk, wydra.

W najbliższym sąsiedztwie inwestycji (w odl. 5 km) zlokalizowany jest obszar Natura 2000 :

Dorzecze Parsęty - Kod obszaru PLH320007

- Nazwa: Ostoja Drawska
- Kod obszaru: PLB320019
- Rodzaj ochrony: Dyrektywa ptasia
- Data wyznaczenia w Polsce: 2007-10-13
- Status: obszar specjalnej ochrony ptaków
- Uwagi: Obszar wyznaczony w 2007 r. nowelizacją rozporządzenia z 2004 r. Następnie zmiana granic w 2008 r. Obecnie obowiązującym aktem wyznaczającym obszar jest rozporządzenie z 2011 r.
- Powierzchnia [ha]: 153906,1500

Opis :

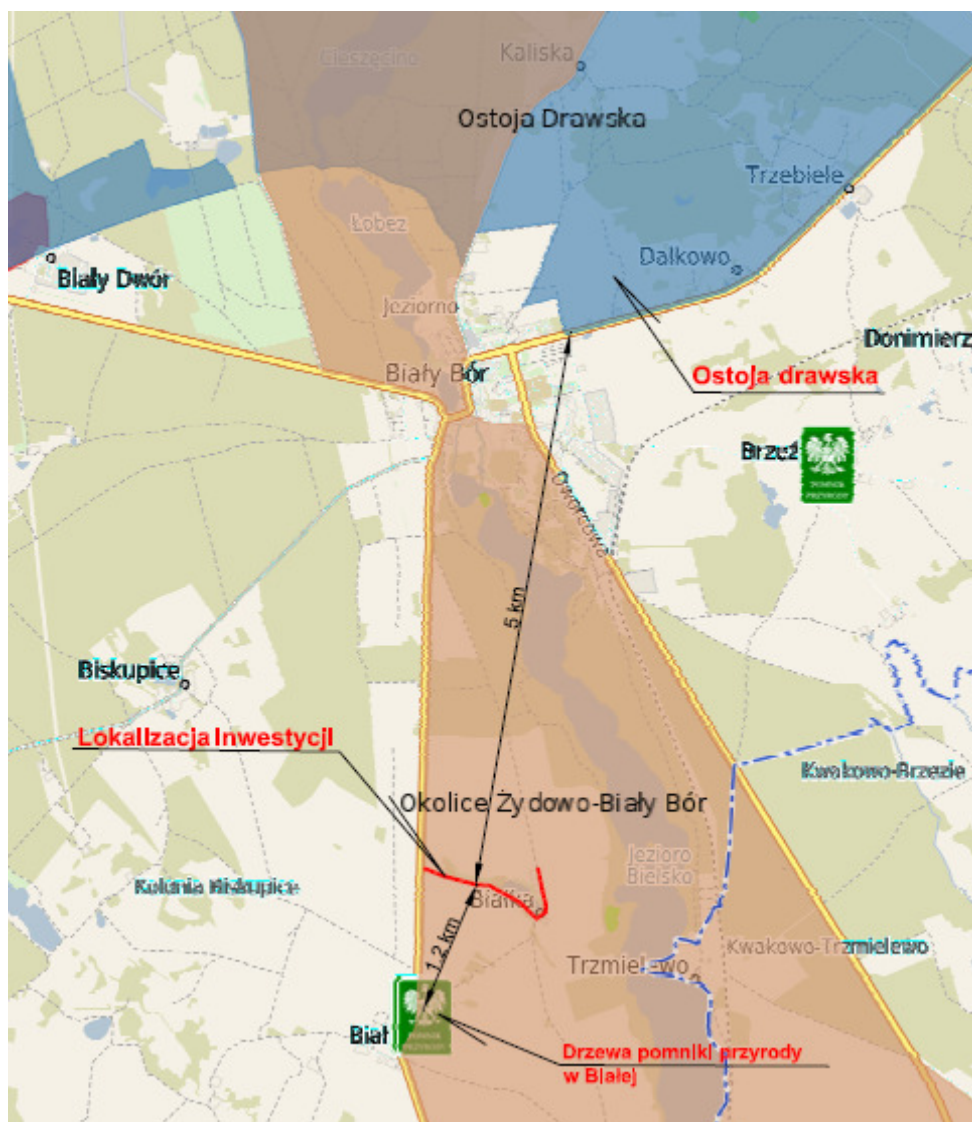
Gatunki kwalifikujące: łabędź krzykliwy, bąk, bocian czarny, kania czarna, kania ruda, bielik, orlik krzykliwy, derkacz, żuraw, puchacz, zimorodek

Natura 2000 (OSO): zatwierdzona (Ostoj Drawska – PLB320019)

Krótką charakterystyka ostoi:

Jedną z największych w kraju ostoi ptaków obejmującą głównie siedliska leśne oraz dużą liczbę zbiorników wodnych. Jej zasadniczy obszar obejmuje najcenniejsze przyrodnicze i krajobrazowe fragmenty Pojezierza Drawskiego. Stanowi ona jedno z ważniejszych w kraju miejsc lęgowych żurawia, bielika, orlika krzykliwego, kani rudej, puchacza i derkacza.

Mapa obszarów chronionych



Na całym zakresie przedmiotowa inwestycja jest realizowana w ramach istniejącego pasa drogowego drogi gminnej.

Przebudowa drogi gminnej na odcinku od dr. krajowej Nr 20 do m.Białka gmina Biały Bór

11. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Biorąc pod uwagę zakres inwestycji, jej lokalizację oraz uwarunkowania techniczne nie przewiduje się wystąpienia poważnej awarii, czy też katastrofy budowlanej. Przedmiotowa inwestycja nie jest kwalifikowana do przedsięwzięć podlegających ochronie z tytułu możliwości wystąpienia awarii w tym awarii przemysłowej.

Inwestycja nie podlega możliwości wystąpienia katastrofy budowlanej, ponieważ nie obejmuje w swoim zakresie realizacji zabudowy kubaturowej, a teren budowy nie został zaliczony do gruntów o trudnych warunkach geologicznych i tym samym budowlanych. Ponadto sama inwestycja nie posiada cech technicznych mogących ulec nieprzewidzianym uszkodzeniom.

W odniesieniu do katastrof naturalnych, nie przewiduje się możliwości wystąpienia takich zdarzeń co wynika z braku jakichkolwiek zjawisk naturalnych zaobserwowanych we wskazanej lokalizacji mogących wpłynąć negatywnie na planowaną inwestycję.

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

Gospodarka odpadami w zakresie realizacji przedsięwzięcia prowadzona będzie zgodnie z ww. ustawą, która określa zasady postępowania z odpadami, a w szczególności zasady zapobiegania powstawaniu odpadów lub minimalizacji ich ilości, usuwania odpadów z miejsc powstawania, a także wykorzystywania lub unieszkodliwiania odpadów w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska.

Klasyfikację odpadów wykonano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. z 2014 r., poz. 1923). Odpady dla fazy budowy zgodnie z ww. klasyfikacją, znajdują się w zasadniczej grupie kodowej 15, 17 i 20:

- „15” - odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach,
- „17” - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych),
- „20” - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

W czasie budowy będą wytwarzane następujące odpady (v. tab. nr 5):

- 15 01 01 Opakowania z papieru i tektury - w tej grupie odpadów znajdują się papierowe opakowania, np. worki papierowe po materiałach budowlanych,
- 15 01 02 Opakowania z tworzyw sztucznych - w tej grupie odpadów znajdują się opakowania z tworzyw sztucznych, np. po chemii budowlanej oraz różnego rodzaju folie, np. po materiałach izolacyjnych, a także worki foliowe,
- 15 01 03 Opakowania z drewna - w tej grupie odpadów znajdują się głównie palety, na których będą przywożone materiały budowlane,
- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów - w tej grupie odpadów znajdują się niewykorzystane resztki betonu,
- 17 02 03 Tworzywa sztuczne - w tej grupie odpadów znajdują się niewykorzystane części tworzyw sztucznych,
- 17 04 05 Żelazo i stal - w tej grupie odpadów znajdują się niewykorzystane części materiałów konstrukcyjnych,
- 17 04 11 Kable inne niż wymienione w 17 04 10 - w tej grupie odpadów znajdują się niewykorzystane części kabli i przewodów,
- 20 03 01 Nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne - w tej grupie odpadów znajdują się odpady powstałe w węźle socjalnym.

Nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych. Planowany sposób zagospodarowania poszczególnych rodzajów odpadów podano w poniższej tab. nr 5. W szczególności należy zabezpieczyć:

- selektywne gromadzenie odpadów,
- zapewnienie systematycznego odbioru odpadów przez specjalistyczne firmy.

Rodzaje przewidzianych do wytworzenia odpadów i ich klasyfikacja w fazie budowy. _____

Rodzaje odpadów	Kod	Planowana ilość [Mg]	Planowany sposób zagospodarowania
Opakowania z papieru i tektury	15 0101	0,01	Odbiór przez uprawnioną firmę
Opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02	0,02	Odbiór przez uprawnioną firmę
Opakowania z drewna	15 01 03	0,05	Odbiór przez uprawnioną firmę
Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 0101	1,0	Odbiór przez firmę uprawnioną lub osoby fizyczne, wykorzystanie w fazie budowy - odzysk R5
Tworzywa sztuczne	17 02 03	0,1	Odbiór przez uprawnioną firmę
Żelazo i stal	17 04 05	0,5	Odbiór przez uprawnioną firmę
Kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11	0,03	Odbiór przez uprawnioną firmę
Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	0,1	Odbiór przez uprawnioną firmę

Prawidłowa gospodarka odpadami, zgodnie z zasadami prewencji, polega na zapobieganiu powstawaniu lub minimalizacji ilości wytwarzanych odpadów. Dalszym etapem jest odzyskiwanie lub unieszkodliwianie odpadów, których powstaniu nie udało się zapobiec, a dopiero ostatecznym etapem w gospodarowaniu odpadami jest bezpieczne składowanie odpadów, których unieszkodliwianie było nieefektywne (niemożliwe) z przyczyn technologicznych.

Wytwórcą odpadów w fazie budowy jest wykonawca robót budowlanych. Inwestor zobowiązuje się do przekazania zewnętrznym, wyspecjalizowanym podmiotom, posiadającym odpowiednie zezwolenia, zgodnie z zasadą prewencji, w celu odzysku, a następnie recyklingu i w razie konieczności składowania powstałych odpadów. W celu ograniczenia uciążliwości gospodarki odpadami w fazie budowy Inwestor wyznaczy miejsca na segregację i gromadzenie odpadów powstających podczas prac budowlanych oraz na odpady typu komunalnego. Inwestor zobowiązuje się do sukcesywnego wywożenia odpadów z wykopów i prac montażowych oraz odpadów komunalnych.

Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się wystąpienia znaczącego negatywnego wpływu przedsięwzięcia w zakresie gospodarki odpadami.

13. Informacje o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko - z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzonych na podstawie odrębnych przepisów

W ramach prac budowlanych zamierza się wykonać rozbiórkę nawierzchni z kruszywa oraz nawierzchni brukowcowej w ramach realizacji przebudowy drogi zgodnie ze sztuką budowlaną i projektem wykonawczym.

Biorąc powyższe pod uwagę w świetle przepisów odrębnych nie stwierdza się, że wystąpi konieczność wykonania prac rozbiórkowych, dla których byłaby wymagana stosowna decyzji w tym zakresie.

14. Informacje i wnioski końcowe.

Biorąc pod uwagę aktualne zagospodarowanie terenu, oraz przy zastosowaniu wszystkich rozwiązań chroniących środowisko stwierdza się, że planowane zamierzenie inwestycyjne, nie spowoduje zwiększenia negatywnego oddziaływania na środowisko, a poprzez działania naprawcze nawierzchni jezdni przyczyni się do obniżenia emisji spalin, spadnie natężenie hałasu oraz drgań. Przedsięwzięcie będzie miało pozytywny wpływ na klimat, ponieważ w wyniku procesu obniżone zostanie emitowanie zanieczyszczeń, hałasu i drgań.

Planowana inwestycja - przebudowa drogi gminnej należąca do inwestycji celu publicznego, ze względu na skalę przedsięwzięcia nie będzie generować dodatkowego ujemnego wpływu na stan środowiska samych działek inwestycyjnych i terenów sąsiednich.

Oddziaływanie w zakresie dóbr materialnych i kulturowych

Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób negatywnie oddziaływała na dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy. Przedmiotowa inwestycji znajduje się poza obszarami lub strefami objętymi ochroną w zakresie dóbr kultury czy zabytków w zawiązku, z czym tego typu oddziaływanie nie wystąpi.

Przyjęte rozwiązania oraz omówione wcześniej środki zapobiegawcze pozwalają sformułować wniosek, iż w toku realizacji projektu budowlanego a następnie wykonania robót, wypracowane zostaną rozwiązania powodujące, iż inwestycja nie będzie oddziaływała trwale niekorzystnie na środowisko w omawianym zakresie.

Przewidywane parametry emisyjne nie przekroczą wartości odniesienia, podanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji).

Mając na uwadze powyższe dane i uzasadnienia, wnosi się o pozytywne uzgodnienie (wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych zgody na realizację przedsięwzięcia) dla przedstawionego powyżej zakresu robót bez wprowadzenia obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

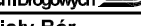
OPRACOWAŁ:

inż. Bogdan Misiura

do m.Białka gmina Biały Bór

Teren objęty MPZP
inwestycja realizowana będzie w trybie Ustawy z dnia 10
kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i
realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, oraz
Ustawy z dnia 4 stycznia 2013 r. o zmianie ustawy o
szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji
w zakresie dróg publicznych T.j. Dz.U.z dnia 20.01.2023 r.

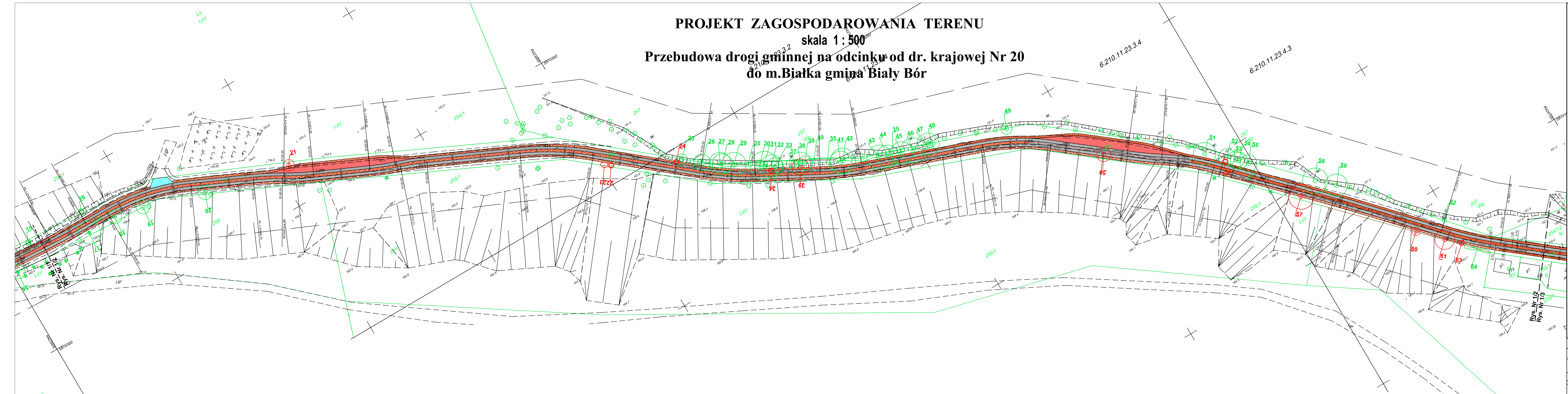
Teren objęty wnioskiem o wydanie decyzji
o lokalizacji inwestycji celu publicznego
inwestycja realizowana będzie jako zgłoszenie
przebudowy drogi gminnej

- | | | | |
|--|--|---|--|
| ul. Białych Koni
78-600 Białów, Komorzyno 42-5
tel. 664 119 220 e-mail: zuzanna@zuzubid.pl | |  | |
| ul. Słupska 10; 78-425 Białe Bórze
Zakład Usług Budowlanych i Drogowych | |  | |
| WYŚ. NR: 1/1
WATC: 05.2023 | | Nazwa: Gmina Białe Bórze
ul. Słupska 10; 78-425 Białe Bórze | |
| Skala:
1:2500 | | Zakres:
Przebudowa drogi gminnej na odcinku od dr. krajowej N 10 do Białki gmina Białe Bórze | |
| Nazwa: PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU | | | |
| Projektował:
inż. Bogdan Misztura
Nr. Zap. 9054.FOOD/84 | | | |

Granica terenu objętego Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego
Uchwała Nr XLVI/370/10 z dnia 29 czerwca 2010 r.

skala 1 : 500

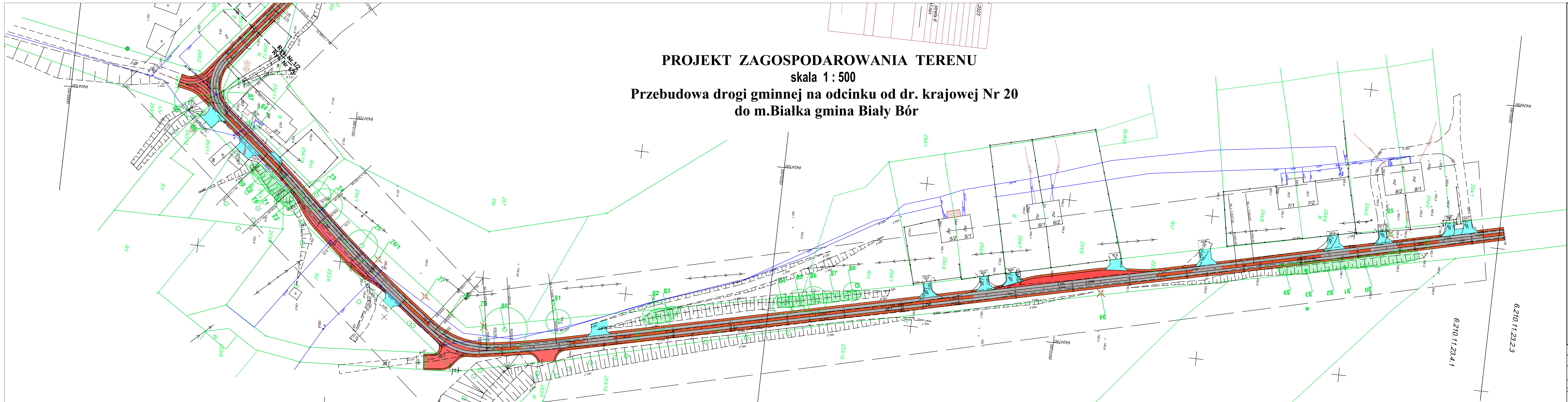
Przebudowa drogi gminnej na odcinku od dr. krajowej Nr 20 do m.Białka gmina Biały Bór



- - krawędź nawierzchni z płyt ażurowych
- - krawędź pobocza z kruszywa
- - opomik betonowy

-  - nawierzchnia z płyt ażurowych typu IOMB
-  - nawierzchnia mianek i zjazdów publ. z płyt IOMB
-  - nawierzchnia zjazdów idyw. z kamienia brukowego
-  - nawierzchnia/pobocze z kruszywa łamanego
-  - nawierzchnia bitumiczna skrzyżowania
-  - zagospodarowanie zieleni

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU
skala 1 : 500
Przebudowa drogi gminnej na odcinku od dr. krajowej Nr 20
do m.Białka gmina Biały Bór



LEGENDA:

- krawężd nawierzchni z płyt ażurowych
- krawędź pobocza z kruszywa
- opornik betonowy

	- nawierzchnia z płyt ażurowych typu IOMB
	- nawierzchnia mianek i zjazdów publ. z płyt IOMB
	- nawierzchnia zjazdów idyw. z kamienia brukowego
	- nawierzchnia/pobocze z kruszywa łamanego
	- nawierzchnia bitumiczna skrzyżowania
	- zagospodarowanie zieleni

Nr. Budowlany: M-10000

Tabela Składowa Wykazująca nr. s.

Mk. 001 (1) 11A wzmok konstrukcyjny

ZUBID Usługi Budowlane i Drogowo-

Gmina Biały Bór
 ul. Słupska 10; 78-425 Biały Bór

PROJEKTANT		OBJEKT	
RYTŁ. NR. 12 DATA: 05.02.2023		Przechodnia drogi gminnej na odcinku od dr. krajowej Nr 20 do m.Białka gmina Biały Bór	

SKALA:
1:500

FEMAT: _____

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

PROJEKTOWAŁ:

mgr Bogdan Miarała

Nr ZA-PJ004/PJ00B04