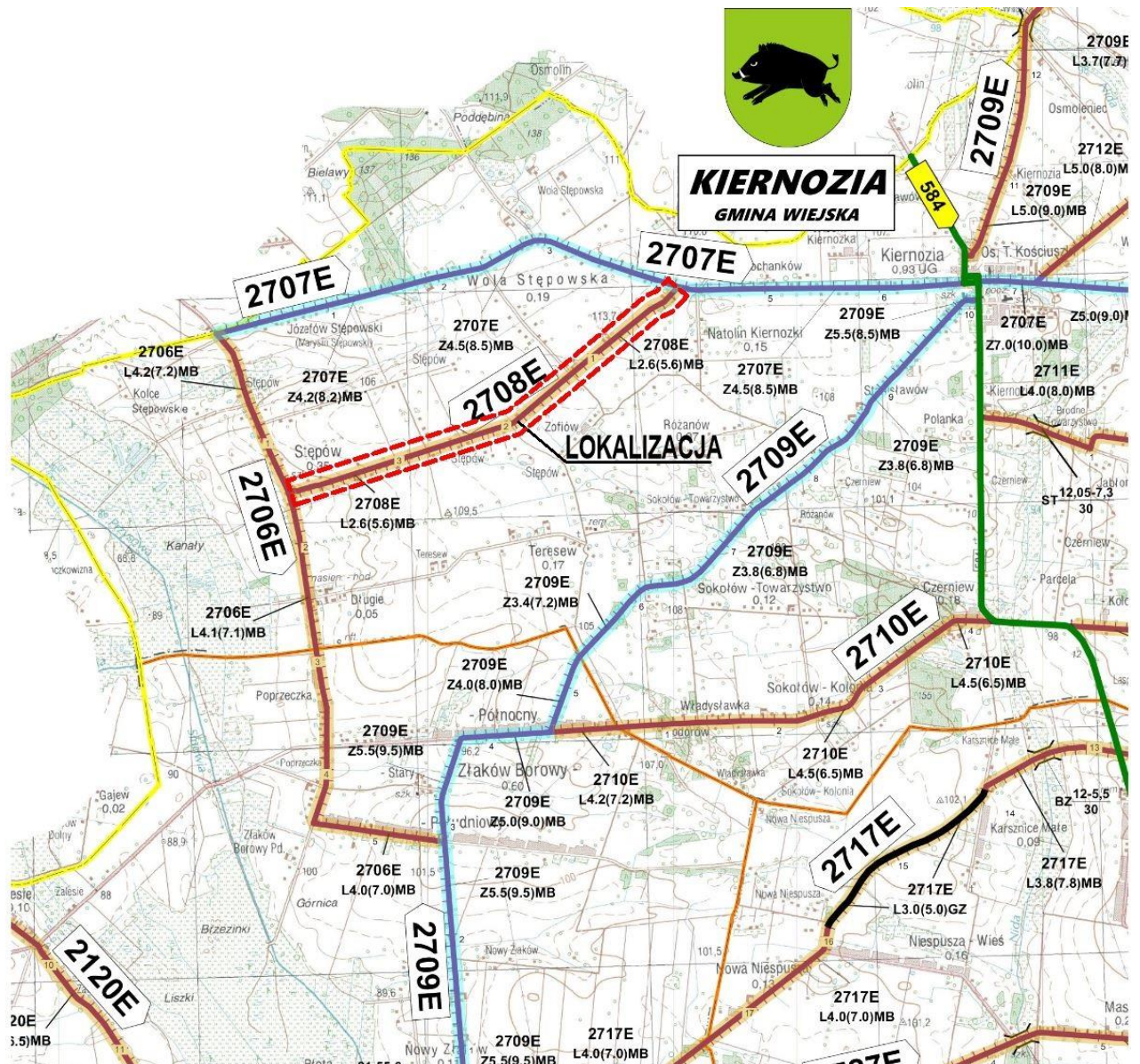


Karta informacyjna przedsięwzięcia

Zgodnie z art. 62a ust. 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, 1113, 1501, 1506, 1688, 1719, 1890, 1906, 2029)

dla inwestycji:

„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowaska”



OPRACOWAŁ: mgr inż. Marcin Szewczyk

Marcin Szewczyk

Skierniewice, październik 2024 r.

SPIS TREŚCI

1. Przedmiot, cel, zakres opracowania oraz podstawa formalno-prawna.	5
2. Kwalifikacja przedsięwzięcia.	6
3. Rodzaj, cechy, skala oraz usytuowanie przedsięwzięcia.	7
4. Rodzaj zastosowanych technologii.....	16
5. Ewentualne warianty i rozwiązania planowanego przedsięwzięcia.	16
6. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.	18
7. Rozwiązania chroniące środowisko.....	20
8. Rodzaje i ilości przewidywanych wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.	25
9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	26
10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.....	26
11. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.	26
12. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem	26
13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.....	27
14. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.....	27
15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko – z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzonych na podstawie odrębnych przepisów.....	29

1. Przedmiot, cel, zakres opracowania oraz podstawa formalno-prawna.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej 2708E Sępów - Wola Sępowska”. Niniejsza karta informacyjna przedsięwzięcia (KIP) jest załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji, której inwestorem jest:

Starosta Łowicki

ul. Stanisławskiego 30 99-400 Łowicz

Głównym celem sporządzonej charakterystyki jest identyfikacja ewentualnych oddziaływań na środowisko, wynikających z realizacji przedsięwzięcia oraz wskazanie rozwiązań minimalizujących bądź eliminujących ewentualne negatywne oddziaływania.

Zakres charakterystyki przedsięwzięcia obejmuje dane określone w **art. 62a ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008r.** (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, 1113, 1501, 1506, 1688, 1719, 1890, 1906, 2029).

Karta informacyjna przedsięwzięcia, zgodnie z art. 62a ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008r., jest dokumentem, który zawiera podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu, umożliwiającym analizę kryteriów, o których mowa w art. 63 ust. 1 w/w ustawy, lub określenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z art. 69, w szczególności dane o:

- 1) rodzaju, cechach, skali i usytuowaniu przedsięwzięcia,
- 2) powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu nieruchomości szatą roślinną,
- 3) rodzaju technologii,
- 4) ewentualnych wariantach przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 5) przewidywanej ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii,
- 6) rozwiązaniach chroniących środowisko,
- 7) rodzajach i przewidywanej ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko,
- 8) możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- 9) obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia,
- 10) wpływie planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej,
- 11) przedsięwzięciach realizowanych i zrealizowanych, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,
- 12) ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej,
- 13) przewidywanych ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko,
- 14) pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko – z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzonych na podstawie odrębnych przepisów.

2. Kwalifikacja przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie pn. „Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”, zakwalifikowane zostało zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r. poz. 1839 § 3 ust. 1 pkt. 62 tj. - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa a art. 6 ust. 1 pkt. 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody) do przedsięwzięć mogących **potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.**

Roboty realizowana będą w oparciu o zgłoszenie robót budowlanych.

Do opracowania KIP wykorzystano akty prawne:

- 1) Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, 1113, 1501, 1506, 1688, 1719, 1890, 1906, 2029),
- 2) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1396, 1403, 1495, 1501, 1527, 1579, 1680, 1712, 1815, 2087, 2166. ze zm.),
- 3) Ustawa z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (t.j. Dz. U. 2018 poz. 12),
- 4) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. 2016, poz. 2134 ze zm.),
- 5) Ustawa z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. 2017, poz. 1121 ze zm.),
- 6) Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. 2017 poz. 1332 ze zm.),
- 7) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. 2014 poz. 1923),
- 8) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. 2014 poz.112),
- 9) Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (t.j. Dz. U. 2014 poz. 1713),
- 10) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. 2016 poz. 2183),
- 11) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. 2014 poz. 1409),
- 12) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. 2014 poz. 1408),
- 13) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019r. poz. 1839).

3. Rodzaj, cechy, skala oraz usytuowanie przedsięwzięcia.

3.1. Rodzaj i cechy przedsięwzięcia.

W ramach realizowanej inwestycji zostanie wykonana **przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska** na kilometrażu od km 0+000 (oś skrzyżowania z drogą powiatową nr 2707E) do km 3+974 (oś skrzyżowania z drogą powiatową nr 2706E) o długości 3974m, obejmująca swoim zakresem:

- poszerzenie istniejącej jezdni asfaltowej z 2,6-2,9 do normatywnej szerokości 4,50m,
- poszerzenie istniejącej jezdni asfaltowej na dwóch łukach o niewielkich promieniach do 5,50m,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego na szerokości 1,00m.

Parametry drogi:

- kategoria drogi - P powiatowa,
- klasa techniczna drogi - Z zbiorcza,
- obciążenie - 115kN/oś,
- przekrój jezdni - jezdnia dwupasowa dwukierunkowa,
- szerokość jezdni - 4,50m,
- szerokość pasa ruchu - 2,25m,
- szerokość poboczy - 1,00m z mieszanki kruszywa C90/3,
- kategoria ruchu - KR1,
- przekrój poprzeczny - daszkowy,

Zakres robót mieści się w całości w istniejących pasach drogowych dróg powiatowych.

Nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia. Droga nie będzie pełnić funkcji tranzytowej.

3.2. Skala przedsięwzięcia.

Zakres robót obejmuje przebudwę drogi powiatowej na odcinku od km 0+000,00 do km 3+974,00, odcinek liczony w osi jezdni o długości 3974m.

Bilans terenu przed i po przebudowie drogi gminnej przedstawiać się będzie następująco:

Lp.	Element pasa drogowego	Powierzchnia przed realizacją inwestycji (m ²)	Powierzchnia przed realizacją inwestycji (%)	Powierzchnia po realizacji inwestycji (m ²)	Powierzchnia po realizacji inwestycji (%)
1	Powierzchnia pasa drogowego	51013	100,0%	51013	100,0%
2	Nawierzchnia asfaltowa jezdni	10571	20,7%	18 190	35,7%
3	Nawierzchni poboczy	7865	15,4%	7865	15,4%
4	Nawierzchni zjazdów utwardzonych	122	0,2%	85	0,2%
5	Pozostałe tereny zielone (w tym rowy odwadniające)	32455	63,6%	24873	48,7%

Procent powierzchni wyłączony z powierzchni biologicznie czynnej – 14,9% (7582m²).

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

3.3. Usytuowanie przedsięwzięcia.



Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w gm. Kiernozia pow. łowicki w woj. łódzkim na działkach ewidencyjnych nr:

a) wykaz nieruchomości, na których zlokalizowana jest inwestycja, stanowiąca istniejący pas drogi gminnej:

obr. 0015	Stępów	467, 571,
obr. 0022	Wola Stępowska	104/1, 109/1, 108/1, 110/1, 106/1, 111/1, 107/1,
		112/1, 108/1, 113/1, 114/1, 120/1, 115/1, 121/1, 116/1, 122/1,
		117/1, 123/1, 118/4, 124/4, 118/5, 124/5, 118/6, 124/6, 119/1,
		125/5, 103, 64,

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana bezpośrednio w obszarze chronionym, jednak zlokalizowane są w ich sąsiedztwie. Najbliżej zlokalizowane obszary ochrony:

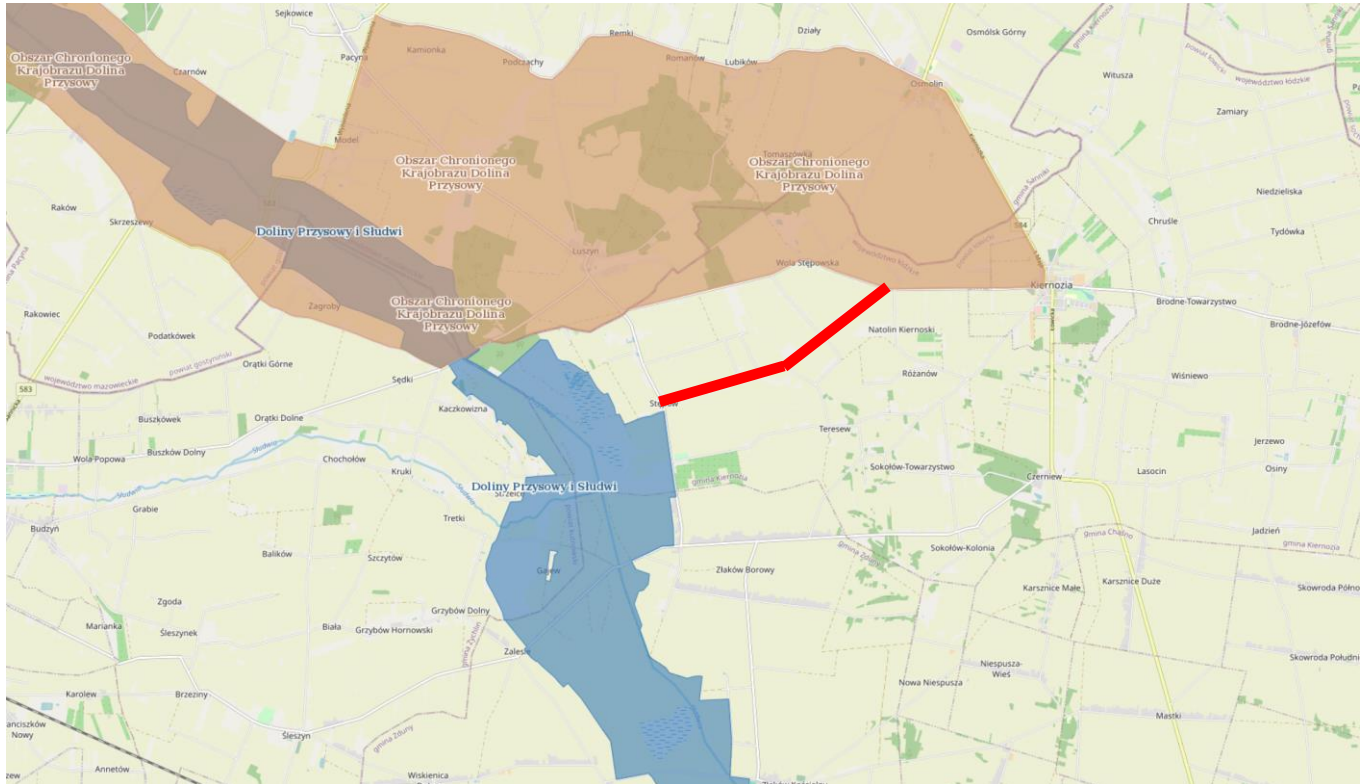
Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Przysowy - Obszary chronionego krajobrazu – 10 m,

Doliny Przysowy i Słudwi PLB100003 - Natura 2000 Obszary specjalnej ochrony – 0,15 km,

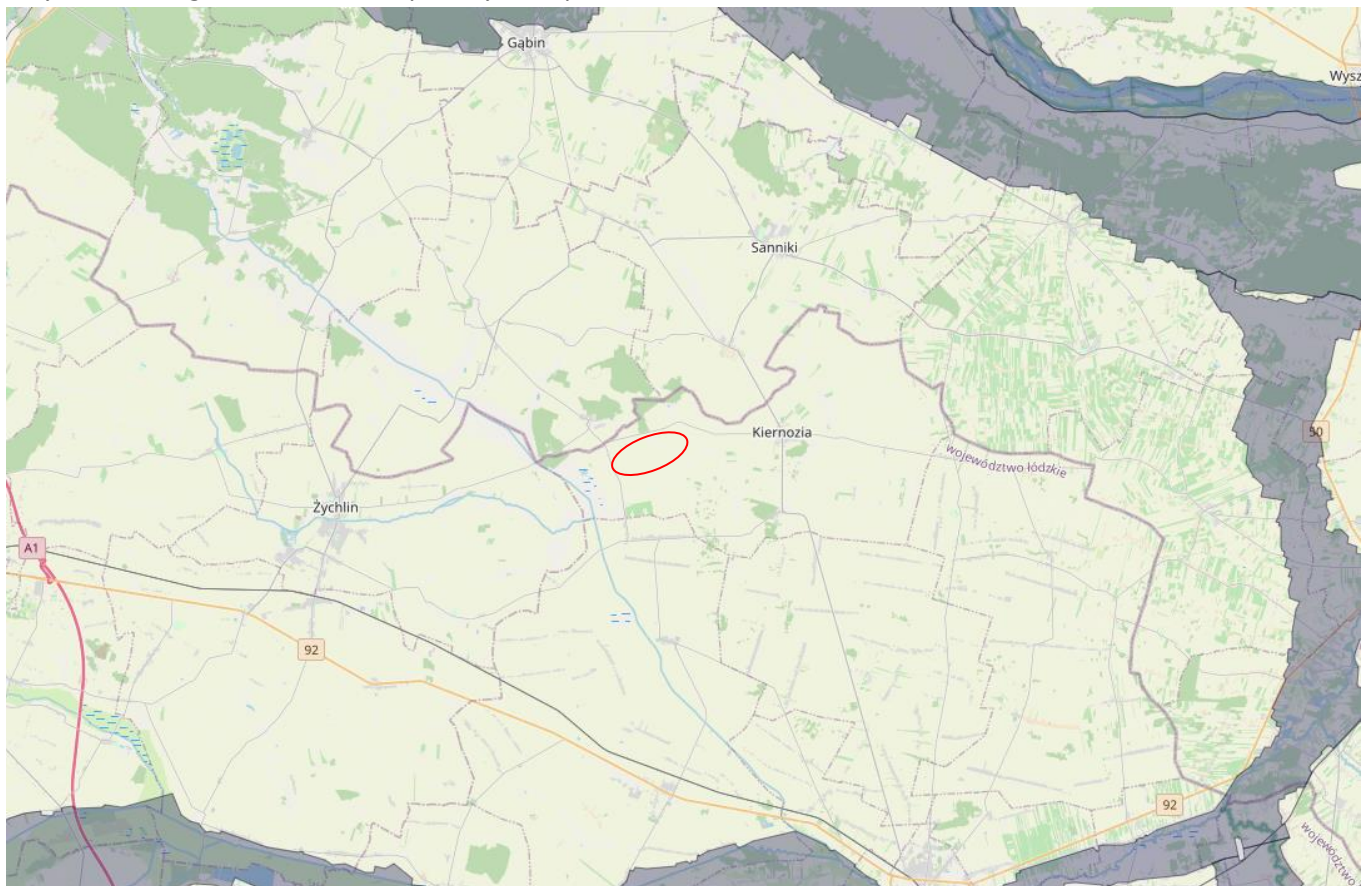
Obszar chronionego krajobrazu Dolina Przysowy zlokalizowany jest na granicy obszaru, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

*Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”*

Obszary chronione – źródło goserwis.gdos.gov.pl



Korytarze ekologiczne – źródło mapa.korytarze.pl



Droga przebiega w odległości min. 13,3 km od korytarza ekologicznego pn. Lasy Włocławsko-Gostynińskie – Puszcza Kampinoska GKNc-11A.

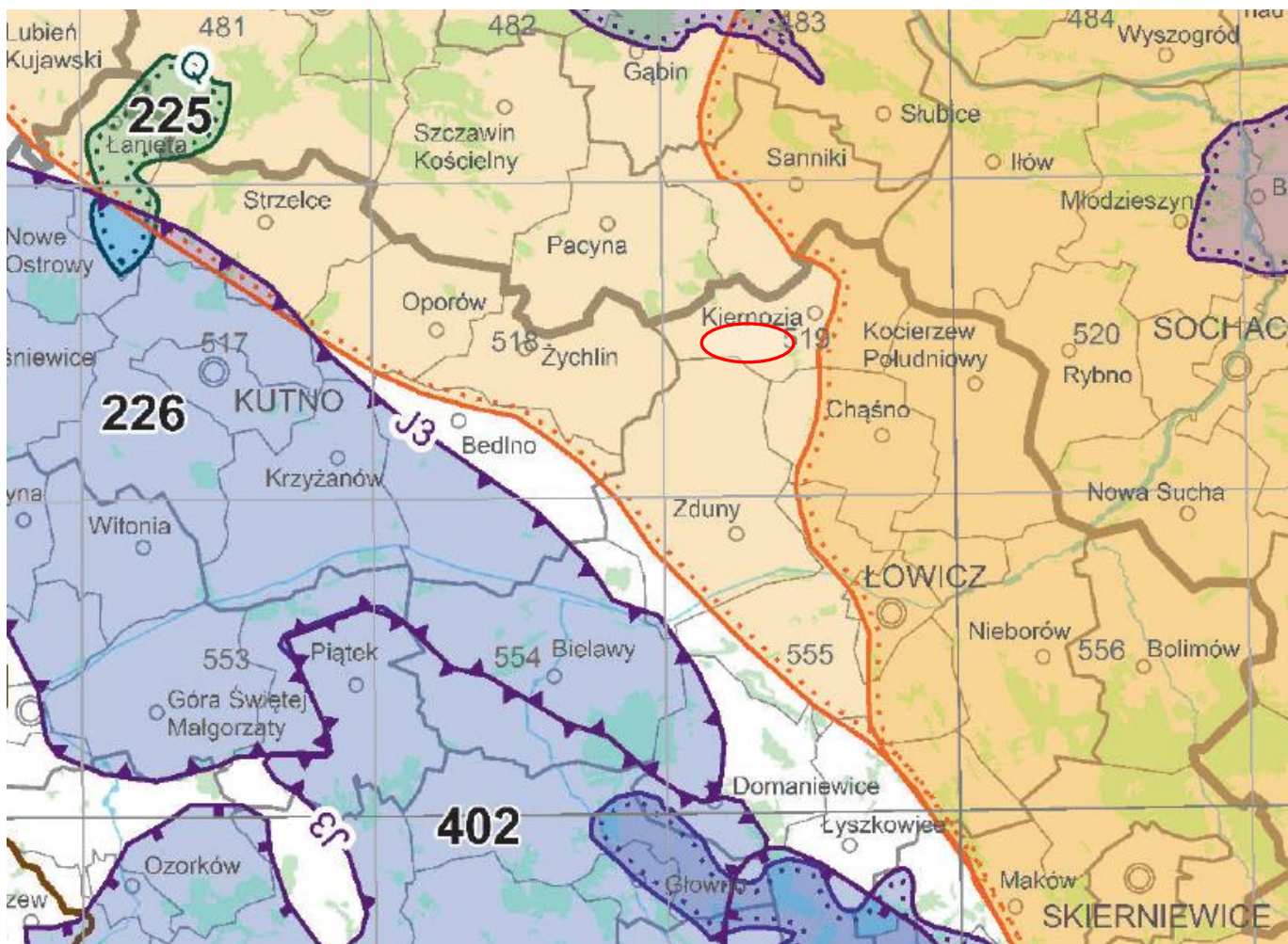
Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stębowska”

Teren inwestycji nie podlega szkodom górniczym, leży poza występowaniem stref wymagających szczególnej ochrony. Teren miejsca przedsięwzięcia nie jest zagrożony zalaniem wodami wezbraniowymi. Nie utworzono tu obszarów zagrożonych niebezpieczeństwem powodzi. Przedsięwzięcie będzie realizowane poza miejscem występowania obszarów wodno - błotnych. Przedmiotowa inwestycja leży poza obszarami wybrzeży.

Dla terenu objętego inwestycją jest Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Teren planowanego przedsięwzięcia nie jest również wpisany do rejestru zabytków. Przebiega jednak w obszarach ochrony archeologicznej. Na terenie przedsięwzięcia nie ma obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, a także brak prawdopodobieństwa ich przekroczenia. Droga powiatowa prowadzi obecnie ruch dojazdowy do terenów i posesji położonych w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowywanej drogi. Planuje się, że w fazie eksploatacji dróg parametry jakościowe środowiska wzrosną ze względu na poprawę stanu technicznego i usprawnienie ruchu na omawianej drodze. Poprawie ulegnie stan klimatu akustycznego – uciążliwość hałasu zmniejszy się, ze względu na poprawę płynności ruchu oraz poprawę stanu nawierzchni jezdni.

Lokalizacja inwestycji względem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych

Inwestycja położna jest w całości w obszarze nr 215 GZWP (Głównych Zbiorników Wodnych Podziemnych).



Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

GZWP	KOD I NAZWA GZWP	215 – subniecka warszawska
	POWIERZCHNIA [km ²]	51000,0
	POWIERZCHNIA W OBRĘBIE JCWPd [km ²]	49,04
	TYP ZBIORNIKA	Porowy
	STRATYGRAFIA	Trzeciorzęd
	SZACUNKOWE ZASOBY [tys. m ³ /d]	250,0
	STOPIEŃ UDOKUMENTOWANIA	nieudokumentowany

W 2016r. Rada Ministrów zatwierdziła Aktualizację Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 2016 poz. 1911). Planowanie w gospodarowaniu wodami ma zapewnić osiągnięcie lub utrzymanie co najmniej dobrego stanu wód oraz ekosystemów zależnych od wody, poprawę stanu zasobów wodnych, poprawę możliwości korzystania z wód, zmniejszenie ilości wprowadzanych do wód lub do ziemi substancji i energii mogących negatywnie oddziaływać na wody oraz poprawę ochrony przeciwpowodziowej.

W Aktualizacji Planu Gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły określono cele środowiskowe dla jednolitych części wód powierzchniowych (rzecznych, przybrzeżnych i przejściowych, jeziornych, silnie zmienionych i sztucznych części wód) oraz jednolitych części wód podziemnych.

Celem środowiskowym dla JCWP rzecznych w zakresie elementów hydromorfologicznych jest osiągnięcie dobrego stanu wód (II klasa). W przypadku JCW monitorowanych, które zgodnie z wynikami oceny stanu przeprowadzonej przez GIOŚ osiągają bardzo dobry stan ekologiczny, celem środowiskowym jest utrzymanie tego stanu – a więc I klasy jakości wód. W zakresie elementów fizykochemicznych, cele środowiskowe określano następująco:

- jeżeli ocena stanu ekologicznego w zakresie elementów biologicznych danej JCWP wskazywała na stan dobry lub poniżej dobrego – wówczas wszystkim elementom fizykochemicznym, w zakresie parametrów określających cel środowiskowy, przypisane zostały wartości graniczne dla stanu dobrego/umiarkowany,*
- jeżeli ocena stanu ekologicznego w zakresie elementów biologicznych danej JCWP wskazywała na stan bardzo dobry – wówczas elementom fizykochemicznym (które mają charakter wspierający elementy biologiczne), będącym w stanie bardzo dobrym, jako parametry charakteryzujące cel środowiskowy zostały przypisane wartości graniczne dla stanu bardzo dobrego/dobry. Wszystkim pozostałym elementom fizykochemicznym, jako parametry charakteryzujące cel środowiskowy, zostały przypisane wartości graniczne dla stanu dobrego/umiarkowany.*

Cele środowiskowe dla JCWP przybrzeżnych i przejściowych ustalone zostały zgodnie z postanowieniami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dz. Urz. L 164 z 25.06.2008, str. 19; Dyrektywa Ramowa w sprawie Strategii Morskiej – MSFD). Ze względu na fakt, iż żadna JCW przejściowa/przybrzeżna nie osiągnęła bardzo dobrego stanu ekologicznego w zakresie elementów biologicznych, dlatego też elementom fizykochemicznym, jako cel środowiskowy zostały przypisane wartości graniczne dla stanu D/U.

Celem środowiskowym dla jednolitych części wód przejściowych i przybrzeżnych w zakresie elementów hydromorfologicznych jest osiągnięcie dobrego stanu wód (II klasa). Natomiast dla JCW monitorowanych, które według oceny stanu przeprowadzonej przez GIOŚ osiągnęły bardzo dobry stan ekologiczny, celem jest utrzymanie obecnego stanu – I klasy jakości wód.

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

JCWP jeziorne - jako cel dla elementów hydromorfologicznych, z uwagi na brak przeprowadzonej oceny w tym zakresie, wskazano definicję stanu bardzo dobrego – w odniesieniu do omawianego elementu – zawartą w rozporządzeniu w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych. Ustalenie celów środowiskowych dla jezior (JCWP jeziorne) o stanie co najmniej dobrym, opierało się na zasadzie niepogarszania stanu wraz z zachowaniem wartości wskaźników nie niższych niż wartości graniczne stanu dobrego i umiarkowanego. Mając na uwadze niską wiarygodność wartości wskaźników elementów oceny lub ich zbliżone wartości do wartości granicznej klas, interpretacja wyników została dokonana przez eksperta. Jeżeli jeden z elementów charakteryzował się stanem poniżej dobrego, a pozostałe zakwalifikowano jako dobre, wówczas taki element, może być odrzucony i nie wpływać na obliczenie klasy stanu do umiarkowanego. Celem środowiskowym dla takiego elementu jest dobry stan. W sytuacji gdy stan JCW jest poniżej dobrego i brak danych do przeprowadzenia pełnej procedury sprawdzającej, wskazano części wód jezior, w których uzasadnione jest ustalenie mniej rygorystycznego celu, a dla pozostałych celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego. Wyłączenie z art. 4 ust. 5 RDW uprawnia do pozostawienia jakiegokolwiek elementu jakości w stanie poniżej dobrego, ze wskazaniem wskaźników opartych na tych elementach, które powinny być mniej rygorystyczne.

Silnie zmienione i sztuczne części wód (SZCW i SCW). Biologiczne parametry charakteryzujące cel środowiskowy dla dobrego potencjału wód zostały przypisane zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia o zmianie rozporządzenia w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych, zawierającego wartości graniczne wskaźników jakości wód, odnoszące się do jednolitych części wód powierzchniowych takich jak kanał, struga, strumień, potok oraz rzeka, wyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione.

Przy ustalaniu parametrów charakteryzujących cel środowiskowy w zakresie elementów fizykochemicznych, dla SZCW i SCW rzecznych, opierano się na wskaźnikach zawartych w opracowaniu pn. Weryfikacja wartości granicznych dla oceny stanu ekologicznego rzek i jezior w zakresie elementów fizykochemicznych z uwzględnieniem warunków charakterystycznych dla poszczególnych typów wód. Opracowanie to nie wskazuje wartości granicznych dla JCW o typie 0, dlatego SZCW i SCW o tym typie nie przypisano parametrów charakteryzujących cel środowiskowy w zakresie elementów fizykochemicznych.

Podstawą ustalenia celu środowiskowego dla SZCW oraz SCW przejściowych i przybrzeżnych w zakresie elementów biologicznych były zapisy w/w rozporządzenia. Parametry charakteryzujące cel środowiskowy dla dobrego potencjału wód zostały przypisane zgodnie z załącznikami 3 (dla JCW przejściowych) i 4 (dla JCW przybrzeżnych) do rozporządzenia, zawierającymi wartości graniczne wskaźników zarówno dla JCW naturalnych jak i silnie zmienionych. Zgodnie z w/w rozporządzeniem, kryteria oceny stanu ekologicznego JCW przejściowych i przybrzeżnych są zatem tożsame z kryteriami oceny potencjału ekologicznego.

W oparciu o artykuł 4 ust.1 lit. b Ramowej Dyrektywy Wodnej zostały określone cele środowiskowe w odniesieniu do wszystkich części wód podziemnych, którymi są:

- zapobieganie lub ograniczenie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych i zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych, z zastrzeżeniem stosowania ust. 6 i 7 i bez uszczerbku dla ust. 8 artykułu 4 RDW oraz z zastrzeżeniem stosowania art. 11 ust. 3 lit. j,
- ochrona, poprawa lub przywrócenie dobrego stanu wód podziemnych oraz zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem wód podziemnych w celu osiągnięcia dobrego stanu,
- wdrożenie środków koniecznych, do odwrócenia ciągłych tendencji wzrostu stężeń zanieczyszczeń wynikających z wpływu działalności człowieka w celu stopniowej redukcji zanieczyszczenia wód.

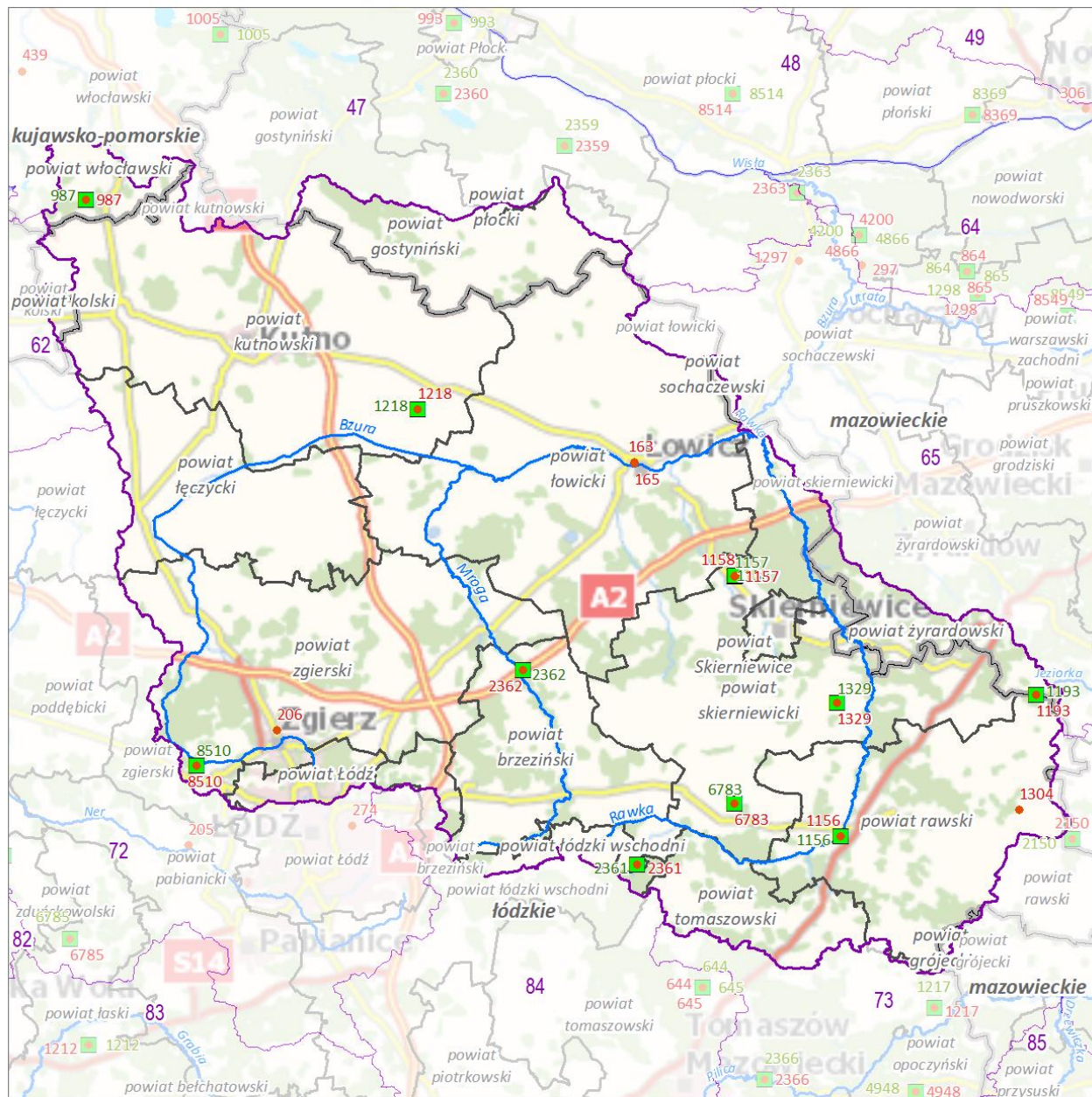
Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan ilościowy i chemiczny, charakteryzowany wartościami wskaźników zgodnie z rozporządzeniem w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych. Stan ilościowy obrazuje wpływ poboru wody na części wód podziemnych. Natomiast stan chemiczny odnosi się do parametrów fizyko – chemicznych wód podziemnych (zarówno traktowanych jako zanieczyszczenia jak i skażenie).

**Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”**

Jednolite części wód podziemnych (JCWPd)

Teren inwestycji położony jest w obszarze JCWPd 63 (Jednolitych Częściowych Wód Podziemnych).

GW200063

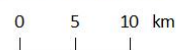


Jednolita część wód podziemnych (jcwpd) z lokalizacją punktów sieci obserwacyjno-badawczej wód podziemnych

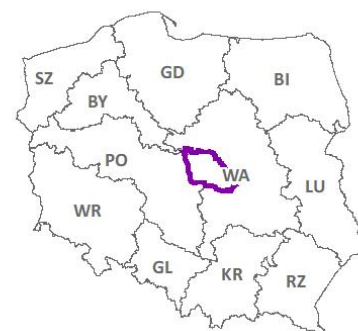
Sieć obserwacyjno-badawcza wód podziemnych:

- Punkt monitoringu stanu chemicznego [15]
- Punkt monitoringu stanu ilościowego [11]

- ~ Rzeki
- Obszar wybranej jcwpd
- Pozostałe obszary jcwpd
- Graniczki administracyjne:
- Polski
- granica województwa
- granica powiatu



Lokalizacja jcwpd nr 63 na tle podziału na RZGW



[3] - liczba wystąpień w wybranej jcwpd

Mapa podkładowa BD00 i BD0T10k,

źródło: http://mapy.geoportal.gov.pl/wss/service/WMTS/guest/wmts/G2_MOBILE_500

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

Struktura JCWPd 63 jest złożona z siedmiu poziomów wodonośnych rozdzielonych utworami słabo przepuszczalnymi lub lokalnie pozostającymi w więzi hydraulicznej. Cztery poziomy wydzielone w dwu piętrach mezozoicznych wchodzących w skład trzech niezależnych struktur geologicznych (dwa poziomy kredowe występują niezależnie w dwu odrębnych strukturach: niecce mazowieckiej i niecce łódzkiej) nie nakładają się na siebie, w danym punkcie występują co najwyżej dwa poziomy danego piętra mezozoicznego, stąd w pionie w danym punkcie występuje od trzech do pięciu poziomów wodonośnych (2 do 5 kenozoicznych i 1 – 2 mezozoiczne). Każdy z poziomów kenozoicznych charakteryzuje się nieco innym układem stref zasilania i drenażu, w poziomach mezozoicznych układ ten jest zbliżony.

Obszar JCWPd 63 nie stanowi obiektu zamkniętego w sensie hydrogeologicznym. Wody poziomów mezozoicznych dopływają lateralnie spoza obszaru jednostki i odpływają poza jej obszar.

Poziom przypowierzchniowy Q1 jest praktycznie nie izolowany od powierzchni terenu, co umożliwia jego infiltracyjne zasilanie. Strefy zasilania są związane z lokalnymi działaniami wód powierzchniowych, natomiast wody podziemne są drenowane przez wszystkie ciekły powierzchniowe. System krążenia wód poziomu przypowierzchniowego ma charakter wybitnie lokalny.

Poziom wodonośny Q2 na przeważającej części obszaru jest izolowany od powierzchni terenu pakietem glin zwalowych. Jego zasilanie odbywa się na drodze przesączania się wód z poziomu Q1 lub z powierzchni terenu przez utwory słabo przepuszczalne. Możliwe jest również zasilanie przez okna hydrogeologiczne z poziomu Q1. Lokalnie, w dolinach rzecznych, istnieje bezpośredni kontakt hydrauliczny poziomów Q1 i Q2 co ułatwia zasilanie, a zatem odnawianie zasobów poziomu Q2. Jego bazą drenażową jest przede wszystkim Bzura oraz dolne odcinki jej głównych dopływów: Ochni, Moszczenicy, Śludwi, Mrogi i Rawki. Poziom Q2 jest strefowo w bezpośrednim kontakcie z poziomem mioceńskim (M) lub poziomami mezozoicznymi.

Poziom wodonośny mioceński M (sporadycznie mioceńsko-oligoceni) jest izolowany od powierzchni terenu mięszką serią utworów czwartorzędowych, w których profilu przeważają gliny zwalowe. Jego zasilanie zachodzi na drodze przesączania się wód przez utwory słaboprzepuszczalne oraz przez okna hydrogeologiczne z poziomu Q2. Lokalnie ma on bezpośredni kontakt hydrauliczny z poziomem Q2 lub poziomami mezozoicznymi. Poziom ten gdy występuje w dolinie Bzury i dolnych odcinków jej dopływów drenowany jest przez te rzeki pośrednio, przez utwory czwartorzędowe, na przeważającym obszarze zasila jednak niżej leżące poziomy mezozoiczne lub lateralnie, w strefie tranzytu (przejściowej), poziom Q2.

Poziomy mezozoiczne (K2, K1, J3, J2) w miejscach swego występowania są całkowicie izolowane od powierzchni terenu. Ich zasilanie zachodzi na drodze przesączania się wód przez utwory słabo przepuszczalne w utworach czwartorzędowych lub lokalnie mioceńskich, zaś wody podziemne są przypuszczalnie drenowane pośrednio, przez utwory kenozoiczne, przez Bzurę i dolne odcinki jej dopływów. Na granicach jednostki (wododział Bzury) ma zapewne miejsce nieudokumentowany badaniami dopływ i odpływ wód podziemnych do innych jednostek. Poziom J3 jest intensywnie eksploatowany w rejonie Kutna, a poziomy kredowe w rejonie Łodzi. Poziomy mezozoiczne pozostają lokalnie w bezpośrednim kontakcie hydraulicznym z poziomem mioceńskim lub Q2.

Ocena stanu JCWPd, 2012 r.

Stan ilościowy	dobry
Stan chemiczny	dobry
Ogólna ocena stanu JCWPd	dobry
Ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych	niezagrożona
Przyczyna zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych	-

Warstwa : Jednolite Części Wód Podziemnych

KOD UE : PLGW200063

Dorzecze : Wisła

Region wodny : Środkowej Wisły

STAN CHEM. : dobry

STAN IL. : dobry

OCENA ST. : dobry

CEL ST. CH. : dobry stan chemiczny

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

CEL ST. IL. : dobry stan ilościowy

Użytk. : rolniczy

Ryzyko : niezagrożona

Powierzchnia jednolitej części wód podziemnych [km²] : 5352.20

RZGW : RZGW w Warszawie

Lp.	Nazwa województwa	Nazwa powiatu	Nazwa gminy	TERYT	KOD JCWPd	Nazwa JCWPd	Czy JCWPd jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych? (zagrożona/niezagrożona)
1192	ŁÓDZKIE	łowicki	Kiernozia	1005054	PLGW200063	63	niezagrożona

Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP)

Warstwa : Zlewnie JCWP Krajowy kod jednolitej części wód powierzchniowych : RW200010272469

Kategoria części wód (RW-Rzeka,) : RW

Uwagi : zlewnia JCWP rzecznej Powierzchnia zlewni [km²] : bd

1. INFORMACJE PODSTAWOWE	
Kategoria JCWP	JCWP RW - jednolita część wód powierzchniowych rzecznych
Nazwa JCWP	Nida
Kod JCWP	RW200010272469
Typ JCWP	PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty
Rzeczywista długość JCWP [km]	42.19
Powierzchnia zlewni JCWP [km ²]	156.44
Obszar dorzecza	obszar dorzecza Wisły
Region wodny	region wodny Środkowej Wisły
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
Zarząd Zlewni	Zarząd Zlewni w Łowiczu
Nadzór wodny	Nadzór wodny w Łowiczu
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	RDOŚ w Warszawie; RDOŚ w Łodzi
Województwo (TERYT)	mazowieckie (14); łódzkie (10)
Powiat (TERYT)	gostyniński (1404); płocki (1419); sochaczewski (1428); łowicki (1005)
Gmina (TERYT)	Chąsno (1005032); Gąbin (1419063); Iłów (1428032); Kiernozia (1005052); Kocierzew Południowy (1005062); Pacyna (1404032); Sanniki (1404043); Zduny (1005102); Łowicz (1005072)
Czy JCWP uległa zmianie (powstała w wyniku podzielenia lub scalenia JCWP w poprzednim cyklu planistycznym (2016-2021))?	zmieniona (zredukowana)
Kod i nazwa JCWP w poprzednim cyklu planistycznym (2016-2021)	RW200017272469 (Nida)

Monitoring wód powierzchniowych, zgodnie z zapisami art. 155a Ustawy Prawo wodne ma na celu pozyskanie informacji o stanie wód powierzchniowych na potrzeby planowania w gospodarowaniu wodami oraz oceny osiągnięcia celów środowiskowych. Ogólny stan Jednolitych części wód powierzchniowych uznano za zły (oznacza to, że poważnie zostały zmienione warunki naturalne i nie występują typowe dla danego rodzaju wód gatunki flory i fauny).

*Planowana inwestycja polegająca na **przebudowie drogi powiatowej** nie będzie negatywnie oddziaływać na stan jednolitych wód powierzchniowych i podziemnych, tym samym nie będą stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych wód i ekosystemów wodnych (Art. 81, ust. 3 ustawy ooś). Inwestycja nie będzie miała wpływu na nieosiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz nie zapobieże pogorszeniu stanu ekologicznego oraz dobrego potencjału ekologicznego. Nie zachodzi więc potrzeba zastosowania art. 4.7 Ramowej Dyrektywy Wodnej (oraz art. 38 j Prawa Wodnego). Projektowane przedsięwzięcie ani w fazie realizacji, ani w fazie eksploatacji nie będzie wpływać na pogorszenie ani też na poprawę wskaźników jakości wody. Planowana inwestycja nie będzie powodować negatywnych oddziaływań i nie spowoduje pogorszenia parametrów siedliskowych, przez co nie ograniczy funkcjonowania ekosystemów cieków powierzchniowych i nie będzie mieć wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych wód. Inwestycja nie naruszy ram wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej Unii Europejskiej.*

„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

W czasie prac budowlanych należy dbać o właściwy stan techniczny maszyn budowlanych i urządzeń oraz środków transportujących materiały budowlane w celu zapobieżenia ewentualnym awariom instalacji paliwowych i tym samym wyciekom substancji ropopochodnych, które mogą spowodować zanieczyszczenie gruntu, a pośrednio również wód.

Na podstawie analizy danych oraz w oparciu o obowiązujące przepisy prawne można stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będzie kolidować z realizacją celów dla środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) określonych w Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły.

3.4. Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu i obiektów budowlanych oraz pokrycie nieruchomości szatą roślinną.

Projektowany jak i istniejący sposób wykorzystania terenu pozostaje bez zmian. Droga zlokalizowana jest w całości w istniejącym pasie drogowym. Odcinki istniejących rowów odwadniających są znacząco odsunięte od istniejącej krawędzi jezdni, dzięki czemu poszerzenie nawierzchni drogi powiatowej nie wymaga przebudowy rowów odwadniających. Pomiędzy rowami a jezdnią zlokalizowane są pobocza ziemne oraz tereny zielone, które z uwagi na wąską jezdnię są rozjeżdżane przez mijające się pojazdy.

Na całym odcinku brak jest drzew i krzewów, w związku z czym przebudowywana droga nie wymaga wycinki drzew i krzewów. Droga przebiega przez tereny rolne oraz zabudowę siedliskową. Projektowana nawierzchnia jezdni zlokalizowane są w linii istniejącej drogi o nawierzchni asfaltowej. Nawierzchnia jest dość równa, jednak zbyt wąska powoduje utrudnienia dla zmechanizowanych użytkowników drogi oraz stwarza zagrożenie dla pieszych poruszających się poboczami. Tereny zielone w pasie drogowym stanowią jedynie trawy porastające rowy przydrożne, pobocza, oraz powierzchnie do nich przylegające, które w ramach robót utrzymaniowych są co roku koszone.

Podkreślić natomiast należy, że wszystkie pobocza z kruszywa z czasem porosną trawami. Jest to proces korzystny, ponieważ wzmacniają nawierzchnie nieutwardzone a jednocześnie nie zmniejszają powierzchni retencji.

Inwestycja nie przewiduje rozbiórki żadnych istniejących obiektów budowlanych, poza częściową rozbiórką zjazdów do posesji w celu dowiązania do projektowanej krawędzi nawierzchni jezdni.

4. Rodzaj zastosowanych technologii.

Przebudowa drogi obejmuje następujące roboty i technologie:

- korytowanie na potrzeby wykonania poszerzenia jezdni,*
- wbudowanie podbudowy na poszerzeniu nawierzchni asfaltowej,*
- oczyszczenie i skropienie nawierzchni,*
- ułożenie warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego,*
- uzupełnienie, wyprofilowanie i zagęszczenie poboczny z mieszanki kruszywa C90/3,*
- uzupełnienie zjazdów kruszywem łamanym,*
- przełożenie zjazdów z kostki betonowej raz z krawężnikami.*

5. Ewentualne warianty i rozwiązania planowanego przedsięwzięcia.

Ze względu na rodzaj przedsięwzięcia – Przebudowa drogi powiatowej – możliwość wariantowania lokalizacji planowanego przedsięwzięcia jest ograniczona.

Wariant „0” - bezinwestycyjny

Wariant bezinwestycyjny - zakłada odstąpienie od przeprowadzenia kompleksowych działań inwestycyjnych i utrzymywanie obecnego stanu technicznego drogi. Zaniechanie inwestycji uniemożliwiłoby poprawę stanu technicznego dróg. W takim przypadku drogi funkcjonowały by w obecnym stanie, w związku z czym nie poprawiłyby się warunki korzystania z drogi (komfort jazdy, płynność ruchu, oddziaływanie hałasu na mieszkańców). Ponadto nie poprawiłyby się wyniki oddziaływania drogi na środowisko, w tym: ilość emitowanych zanieczyszczeń oraz wskaźniki poziomu hałasu wynikające z jej użytkowania. Działania związane z wariantem

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

„zerowym”, polegające jedynie na bieżącym utrzymaniu istniejącej drogi, bez podnoszenia i poprawy jej parametrów technicznych, mogą zatem okazać się niewystarczające.

Obecnie inwestycje drogowe są realizowane z uwzględnieniem ochrony środowiska – jest to wymóg prawny. Droga dobrze zaprojektowana, właściwie eksploatowana, może wywierać również pozytywny wpływ na środowisko przez:

- wywieranie wpływu na zagospodarowanie obszaru, przez tworzenie sieci połączeń sprzyjających rozwojowi i przestrzennemu rozmieszczeniu różnych funkcji w obszarze,
- przejęcie ruchu ze stref wrażliwych na niekorzystne oddziaływania i zagrożonych środowiskowo,
- urzędzenia obsługi ruchu, urzędzenia usprawnienia ruchu, poprawę jakości otoczenia drogi, w strefach zniszczonych, zaniedbanych,
- zmniejszenie występowania awarii poprzez niewłaściwe profilowanie jezdni, braki w infrastrukturze, stan techniczny itp.

Konsekwencje niepodjęcia realizacji przedsięwzięcia mogą mieć, w perspektywie długoterminowej, bardziej szkodliwe skutki dla środowiska niż właściwe przeprowadzenie inwestycji.

W związku z powyższym wariant ten został odrzucony jako nie wystarczający pod względem funkcjonalności, bezpieczeństwa dla użytkowników i ochrony środowiska.

Wariant inwestycyjny I (wariant proponowany przez Wnioskodawcę)

Za wyborem wariantu inwestycyjnego przemawiają względy techniczne oraz ochrona przyrody. Wybór tego wariantu korzystnie wpłynie na podwyższenie bezpieczeństwa na drodze ze względu na poprawę stanu technicznego drogi i uzyskanie jej optymalnych parametrów. Analiza stanu obecnego drogi oraz analiza zapotrzebowania społecznego pozwoliły określić optymalny zakres inwestycji.

Inwestycja będzie służyła mieszkańcom gminy Kiernozia. Bezpośrednio inwestycja będzie najbardziej korzystna dla mieszkańców miejscowości zlokalizowanych bezpośrednio przy przebudowywanej drodze – tj. Wola Stępowska, Stępów.

Przeprowadzenie inwestycji przyniesie korzyści w postaci:

- poprawy komfortu mieszkańców wraz z poprawą bezpieczeństwa ruchu,
- wywieranie wpływu na zagospodarowanie obszaru, przez tworzenie sieci połączeń sprzyjających rozwojowi i przestrzennemu rozmieszczeniu różnych funkcji w obszarze (rolnictwo, przemysł, handel i inne usługi, nauka, mieszkalnictwo, rekreacja itp.),
- zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków i zdarzeń w eksploatacji drogi, awarii pojazdów itp.,
- uzyskanie lepszego dojazdu do posesji przez mieszkańców oraz lepszego dojazdu do pól,
- zwiększenie komfortu poruszania się użytkownikom „dwóch kółek”, jak i rolkarzy itp.

Wariantowaniu poddano materiał do remontu nawierzchni. Z zaproponowanych:

- beton asfaltowy,
- mieszanka SMA,

wybrano beton asfaltowy, za którym przemawiają zarówno względy ochrony środowiska jak i względy ekonomiczne. Asfalt będący mieszanką o ciągłym uziarnieniu jest cichszy w trakcie jego użytkowania w porównaniu do mieszanki o nieciągłym uziarnieniu jaką jest mieszanka SMA.

Przyjęto założenie minimalizacji kosztów i nie badano wyszukanych nowoczesnych technologii. Duże znaczenie ma fakt, iż przy zapewnieniu właściwej organizacji robót, inwestycja nie będzie uciążliwa dla otoczenia i nie zakłóci obecnych ciągów komunikacyjnych.

Przedmiotowe rozwiązanie spełnia kryteria zawarte w rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Zastosowane materiały w pełni odpowiadają nowoczesnym technologiom stosowanym w budownictwie drogowym i są kontynuacją stosowanych do tej pory rozwiązań technicznych przy budowie i przebudowie dróg na terenie gminy i powiatu.

Wariant wybrany przez wnioskodawcę jest korzystny ze względów technicznych:

- najmniejsza kolizyjność projektowanej przebudowy drogi z zagospodarowaniem terenu,

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

- poprawa parametrów drogi,

oraz ekonomicznych:

- wykorzystanie istniejącej nawierzchni.

Zaproponowane rozwiązanie techniczne projektu jest:

- zgodne z obowiązującymi przepisami w zakresie przeprowadzania inwestycji budowlanych,
- zgodne z obowiązującymi przepisami ochrony środowiska,
- wykonalne pod względem technicznym i technologicznym,
- wykonalne pod względem finansowym.

Wariant ten jest wariantem preferowanym przez Wnioskodawcę.

Wariant inwestycyjny II (wariant alternatywny).

Nie przewiduje się wariantowości przedsięwzięcia w przedmiocie jego lokalizacji. Zakres robót (przebudowa istniejących nawierzchni) oraz obecne zagospodarowanie terenu oraz uzbrojenie w infrastrukturę narzuca odgórnie rozwiązania w odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia. Nie przedstawia się innych możliwości, ponieważ budowa dotyczy lokalizacji w ciągu istniejącej już drogi – polega dostosowaniu.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Za wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznaje się wariant inwestycyjny I wnioskowany przez Inwestora. Nieznaczne uciążliwości dla środowiska związane z fazą budowy mają charakter przejściowy, faza eksploatacji nie spowoduje większych niż obecnie oddziaływań. Planowane roboty są pracami szybko postępującymi. W czasie ich trwania nie ma potrzeby składowania materiałów, a dostarczone na budowę są na bieżąco wbudowywane.

Po przebudowie drogi, w szczególności rozpatrując skutki inwestycji w aspekcie długookresowym, będzie można zauważyć wiele korzystnych zmian w środowisku, których nie zapewni rozwiązanie zaniechania inwestycji. Poprawie ulegnie stan klimatu akustycznego – uciążliwość hałasu zmniejszy się, ze względu na poprawę płynności ruchu oraz poprawę stanu nawierzchni jezdni.

6. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

6.1. Faza realizacji

- Potrzebne materiały do budowy takie jak: piasek, kruszywo, beton asfaltowy, drobnowymiarowe elementy betonowe będą przywożone z zewnątrz samochodami w zależności od występujących potrzeb.
- Woda do wykonania robót drogowych przywożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych w specjalnych pojemnikach 1000 l lub za zgodą zarządcy pobierana z sieci wodociągowej rozdzielczej.
- Realizacja przedsięwzięcia wiąże się również ze zużyciem paliw, wykorzystywanych do zasilania maszyn i pojazdów na budowie oraz energii elektrycznej, wykorzystywanej m. in. do zasilania urządzeń itp. Nie przewiduje się konieczności zapewnienia zaplecza budowy czy też oświetlenia terenu budowy. Na etapie realizacji inwestycji nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną.
- Przy realizacji prac budowlanych wykorzystywane będą materiały budowlane, odpowiednie dla tego rodzaju inwestycji. Surowce i materiały będą pochodziły z możliwie najbliższych wytwórni i składów budowlanych. Wszystkie użyte do budowy surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.
- Paliwa i energia będą pochodziły możliwie od najbliższego dostawcy.

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

W związku z inwestycją zostaną wbudowane materiały oraz zużyte na potrzeby wykonania robót w ilości:

Lp.	Nazwa	Jednostka	Ilość całkowita
Przebudowa drogi powiatowej nr 2708E Stępów - Wola Stępowska			
1	Asfalt drogowy - stały D 160/220 - luzem	kg	23817,5
2	Beton zwykły B-10 (C8/10)	m3	1,7
3	Beton zwykły z kruszywa naturalnego B-10 (mieszanka betonowa)	m3	3,0
4	Cement portlandzki zwykły "35" bez dodatków	t	421,0
5	Deski iglaste obrzynane klasa III, grubości 19-25·mm	m3	0,2
6	Gwoździe budowlane okrągłe gołe	kg	1,0
7	Krawędziaki iglaste obrzynane klasa II	m3	8,3
8	Kruszywo łamane 0-31,5 mm niesortowane	t	561,0
9	Miał kamienny łamany (kruszywny)	t	272,4
10	Miesz.miner-asfalt. do war.ścier. AC 11 S	t	1855,4
11	Miesz.miner-asfalt. do war.wiąz. AC 16 W	t	3308,8
12	Olej napędowy do silników luzem	kg	840,6
13	Piasek do betonów zwykłych naturalny	m3	1656,6
14	Pospółka do betonów, uziarnienie 0-20mm	m3	850,9
15	Słupki drewn.igl. fi 7-11 cm,dł.2,0 m	m3	1,3
16	Słupki z rur stalowych Fi·70·mm	kg	588,9
17	Tablice znaków drogowych	szt	42,4
18	Tłuczeń kamienny do nawierzchni drogowych, łamany sortowany	t	4038,6
19	Woda z rurociągów	m3	2055,5

Podane ilości nie są ostateczne i mogą się różnić od końcowej ilości materiałów rzeczywiście wbudowanych na etapie robót.

Lp.	Nazwa	Jednostka	Ilość całkowita
Przebudowa drogi powiatowej nr 2708E Stępów - Wola Stępowska			
1	Brona talerzowa (bez ciągnika)	m-g	121,1
2	Ciągnik gąsienicowy 55·kW (75KM) (1)	m-g	408,8
3	Ciągnik kołowy 18-22 kW (25-30 KM) (1)	m-g	290,5
4	Ciągnik kołowy 37 kW (50 KM) (1)	m-g	121,1
5	Frezarka drog.WIRTGEN W 500(1)	m-g	40,1
6	Koparka jednonaczyniowa kołowa 0.25·m3 (1)	m-g	191,6
7	Koparka jednonaczyniowa na podwoziu gąsienicowym 0.40·m3 (1)	m-g	219,2
8	Mieszarka do stabilizacji gruntu doczepna (bez ciągnika) szerokości 1.9-2.3m	m-g	408,8
9	Rozkładarka mas bitumicznych 3.5m (2)	m-g	337,7
10	Równiarka samojezdna 74 kW (100·KM) (1)	m-g	55,2
11	Samochód dostawczy do 0.9·t (1)	m-g	17,9
12	Samochód samowyład.do 5t (1)	m-g	327,1
13	Samochód samowyładowczy 5-10·t (1)	m-g	1995,4
14	Samochód samowyładowczy do 5·t (1)	m-g	847,1
15	Samochód skrzyn.do 5.0t (1)	m-g	1,0
16	Skrapiarka do bitumu przewoźna (bez ciągnika) z ręczną pompą 1500dm3	m-g	569,8
17	Walec stat.ciąg.ogum.6-10t	m-g	1646,2
18	Walec statyczny samojezdny 15·t (1)	m-g	52,0
19	Walec wibracyjny jednoosiowy 0.6·t	m-g	146,4
20	Wibrator powierzchniowy do 225·kg	m-g	6,8

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: olej napędowy – ok. 841g (tylko etap robót)

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

- elektryczną: 0 kW
- ciepłą: 0 kW/MW
- gazową: 0 m³/h

6.2. Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania, w tym utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej części dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę (średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m² utrzymywanej powierzchni drogi).

Na potrzeby remontów cząstkowych, okresowych i kapitalnego zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów w nieznacznym ilościach w porównaniu do bieżących prac. Ich ilości i szczegółowy zakres będzie zależał od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii określonych w projektach wykonawczych.

7. Rozwiązania chroniące środowisko.

Planowane przedsięwzięcie będzie miało wpływ na jakość środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac i późniejszej eksploatacji. Emisje w fazie budowy będą miały charakter punktowy (związany z pracą poszczególnych maszyn) i okresowy (czas trwania budowy). Emisje w czasie eksploatacji są związane z charakterem inwestycji – droga w chwili obecnej jest użytkowana. Przewiduje się zmniejszenie emisji w okresie eksploatacji w stosunku do stanu obecnego ze względu na poprawę stanu nawierzchni planowanego odcinka.

Do ogólnych rozwiązań zapobiegających lub ograniczających ewentualne negatywne oddziaływania inwestycji na środowisko należą:

- właściwe zabezpieczenie terenu budowy przed niekorzystnymi zmianami krajobrazu, uszkodzeniami gruntów itp.,
- stosowanie się do wymogów ochrony środowiska przy prowadzeniu tego typu inwestycji,
- zachowanie przepisów BHP w celu ochrony zdrowia i życia ludzi,
- zapobieganie powstawaniu oraz niewłaściwemu postępowaniu z powstałymi odpadami w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych - właściwe gromadzenie odpadów stałych i płynnych związanych z prowadzoną budową,
- oszczędne gospodarowanie surowcami i energią konieczną do przeprowadzenia inwestycji
- zapobieganie zwiększonej emisji hałasu w związku z prowadzeniem prac – korzystanie z nowoczesnych maszyn w dobrym stanie technicznym, ograniczenie działań do pory dziennej,
- w czasie realizacji inwestycji prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych,
- zabezpieczenie spływu z nawierzchni jezdni,
- odpowiednie zabezpieczenie terenu prac ziemnych,
- odpowiednie zabezpieczenie krzyżujących się instalacji,
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych.

W fazie prowadzenia robót wykonawca gwarantuje zastosowanie wszelkich wymaganych zabezpieczeń chroniących środowisko. Prace budowlane będą wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie BHP.

Ochrona przed emisją spalin

Oddziaływanie inwestycji na stan czystości powietrza podczas prac inwestycyjnych będzie związane z poruszaniem się pojazdów mechanicznych (głównie samochodów ciężarowych i maszyn drogowych) wykorzystywanych podczas prac budowlanych. Wystąpi zatem emisja zanieczyszczeń do powietrza w związku ze spalaniem paliw oraz zwiększenie zapylenia. Należy przyjąć, że wykorzystywane pojazdy będą dopuszczone do ruchu, a zatem będą spełniać wymagania w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w wydalanych spalinach. Oddziaływanie to będzie mieć charakter okresowy i będzie dotyczyć tylko i wyłącznie etapu realizacji inwestycji (do czasu

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

zakończenia prac budowlanych). Nie przewiduje się ponadnormatywnego wykorzystania maszyn i urządzeń emitujących spaliny. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania sprzętu i środków transportu na środowisko należy zadbać o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. Sprzęt wykorzystywany do robót powinien spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi, podane w przedmiotowych normach i rozporządzeniu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone oraz eksploatowane na najwyższych obrotach, gdyż powoduje to zwiększenie emisji spalin. Na etapie realizacji zadania prace będą wykonywane w istniejącym pasie drogowym – spowoduje to okresowe utrudnienia w ruchu, które mogą powodować okresowy wzrost zanieczyszczenia powietrza (m.in. wzrost stężenia SO₂, CO, NO₂, C₆H₆) w związku z zaplanowanymi objazdami. Inwestor powinien zadbać o właściwe zabezpieczenie i oznakowanie dróg w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie niedogodności związane z budową.

W fazie eksploatacji zanieczyszczeniami charakterystycznymi dla komunikacji samochodowej są:

- tlenki azotu z dominacją dwutlenku azotu (NO₂), powstające podczas spalania paliw w silnikach,
- tlenki siarki z przewagą dwutlenku siarki (SO₂) powstające podczas spalania oleju napędowego.

Ponieważ na wielkość emisji tego rodzaju zanieczyszczeń wpływ ma nie tylko stan techniczny drogi, ale i stan techniczny pojazdów, rodzaj paliwa itp. – parametry emisji są trudne do oszacowania. W związku z poprawą stanu technicznego odcinka drogi poprawi się płynność jazdy, w związku z czym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

Dopuszczalne poziomy niektórych substancji w powietrzu na terenie kraju, w uzdrowiskach i na obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz okresy, dla których uśrednia się wyniki pomiarów dopuszczalne częstości przekraczania tych poziomów.

Lp.	Nazwa substancji	Okres uśrednienia	Dopuszczalny poziom substancji w powietrzu w (µ/m ³)		Dopuszczalna częstość przekraczania dopuszczalnego poziomu w roku kalendarzowym
1.	Benzen	Rok kalendarzowy	5 ^{a)}	4 ^{b)}	-
2.	Dwutlenek azotu	1 godzina	200a ^{a)}		18 razy
		Rok kalendarzowy	40 ^{a)}	35 ^{b)}	-
3.	Dwutlenek siarki	1 godzina	350 ^{a)}		24 razy
		24 godziny	125 ^{a)}		3 razy
4.	Pył zawieszony PM ₁₀ ^{d)}	24 godziny	50 ^{a)}		35 razy
		Rok kalendarzowy	40 ^{a)}		-
5.	Ołów ^{c)}	Rok kalendarzowy	0,5 ^{a)}		-
6.	Tlenek węgla	8 godzin	10000 ^{a)e)}	5000	-

a) Poziom dopuszczalny ze względu na ochronę zdrowia ludzi

b) Poziom dopuszczalny w uzdrowiskach i na obszarach ochrony uzdrowiskowej

c) Suma metalu i jego związków w pył zawieszonym PM₁₀

d) Stężenie pyłu o średnicy aerodynamicznej ziaren do 10µ (PM₁₀) mierzone metodą wagową z separacją frakcji lub metodami uznanymi za równorzędne.

e) Maksymalna średnia ośmiogodzinna, spośród średnich kroczących, obliczanych co godzinę z ośmiu średnich jednogodzinnych w ciągu doby

Ochrona przed hałasem

Przy planowanej inwestycji zabudowa mieszkaniowa występuje na odcinkach o łącznej długości ok. 2km. W fazie budowy uciążliwość hałasu będzie odczuwalna zwłaszcza w strefie, która znajduje się bezpośrednio przy projektowanej drodze. Źródłem hałasu i drgań jest sprzęt (głównie samochody ciężarowe i maszyny drogowe) wykorzystywany w czasie realizacji inwestycji. Prace będą prowadzone tylko w porze dziennej (od godz. 6.00 do godziny 22.00). W rejonie bezpośrednio przeprowadzanej budowy mogą wystąpić krótkotrwałe nasilenia hałasu związane z pracą maszyn drogowych. Emitowany hałas podczas budowy można zminimalizować poprzez zastosowanie elementów amortyzujących (m.in. elastyczne podkładki), obudowę urządzenia czy maszyny w całości lub jej części osłonami akustycznymi, jak również poprzez zastosowanie wysokiej jakości tłumików w silnikach spalinowych. Ponadto zakłada się stosowanie sprzętu sprawnego pod względem technicznym, dopuszczonego do ruchu i użytkowania. Oddziaływanie to będzie mieć charakter okresowy i krótkotrwały do czasu zakończenia prac budowlanych.

Po zakończeniu prac droga będzie oddziaływała na klimat akustyczny okolicy. Na planowanym odcinku drogi

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stębowska”

obowiązują normy określone dla terenów zabudowy zagrodowej:

- $L_{Aeq D} = 65$ dB w porze dziennej,
- $L_{Aeq N} = 56$ dB w porze nocnej.

Hałas drogowy na etapie eksploatacji drogi po zakończeniu inwestycji może być mniejszy, niż w chwili obecnej, ze względu na poprawę jej stanu technicznego, jednak jest on zależny od natężenia ruchu i stanu technicznego pojazdów użytkujących drogę.

Środowisko wodno-gruntowe i gospodarka wodno-ściekowa

Zakres i stopień oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne w fazie realizacji inwestycji będzie zależał przede wszystkim od sposobu i kultury technicznej prowadzonych prac budowlanych. W okresie budowy (realizacji) nie przewiduje się większych zagrożeń mogących spowodować zanieczyszczenie środowiska gruntowo – wodnego. Dobry stan techniczny oraz prawidłowa eksploatacja pojazdów samochodowych obsługujących budowę oraz maszyn budowlanych pozwoli na właściwe zabezpieczenie gruntu i wód przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi.

W rejonie występowania obszarów podmokłych w trakcie prowadzenie inwestycji należy zachować szczególną ostrożność, ponieważ obszary takie są szczególnie wrażliwe na uszkodzenia mechaniczne oraz zmianę stosunków wodnych. Na terenie podmokłym i w jego sąsiedztwie nie będzie usytuowane zaplecze budowy. Prace wykonywane będą tylko maszynami, urządzeniami samochodami dopuszczonymi do użytkowania (ma to na celu ograniczenie możliwości skażenia wód i gleby substancjami ropopochodnymi i ściekami).

Inwestycja nie będzie wymagała utworzenia zaplecza budowy dla parku maszynowego. Pojazdy, maszyny i urządzenia będą parkowane w czasie nie wykonywania pracy na terenie pozostającym we władaniu Inwestora. Materiały i surowce na budowę będą przywożone bezpośrednio na teren budowy w zależności od potrzeb. W trakcie prac inwestycyjnych teren budowy zostanie wyposażony w zaplecze socjalne dla pracowników, tj. przenośne toalety typu toi-toi o pojemności 100 l (szczelne zbiorniki bezodpływowe), które zostaną wywiezione wozem asenizacyjnym przez wyspecjalizowaną firmę w razie konieczności do punktu zlewnego oczyszczalni ścieków, z którym ma podpisana umowę właściciel toalet. Szacowana ilość powstających ścieków bytowo – socjalnych z zaplecza technicznego budowy wynosi 0,2 m³/tydzień. Zaplecze takie należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy, a także jego uprzątniecie po realizacji inwestycji, będzie należała do obowiązków wykonawcy robót.

Prace budowlane powinny być prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego.

Inwestycja drogowa jest inwestycją, która przerywa ciągłość korytarza, stwarza barierę dla ekosystemu wodnego i powoduje jego rozdrobnienie. W tym przypadku ciągłość ekosystemu została już przerwana poprzez wybudowaną drogę o nawierzchni gruntowej i na przestrzeni lat jej funkcjonowania ekosystemy przystosowały się do zmienionych cywilizacyjnie warunków. Przewiduje się zatem, że inwestycja nie zagrazi naruszeniem ekosystemu.

W czasie użytkowania drogi będą powstawać ścieki w postaci wód opadowych z powierzchni drogi. Aby właściwie odprowadzać wody opadowe na jezdni zaprojektowano odpowiednie spadki odprowadzające wody opadowe do istniejących rowów trawiastych.

Ochrona gleby

Wykonywanie prac budowlanych nie spowoduje zaistnienia ruchów masowych ziemi. Prace budowlane o ile będą wykonywane przy użyciu sprawnego sprzętu budowlanego nie będą stanowiły zagrożenia dla gleby. Nie można dopuścić do powstania zanieczyszczenia gruntów substancjami ropopochodnymi przez pracujący sprzęt budowlany.

Nieuniknionym jest, że w wyniku korzystania z drogi przez pojazdy, gleby w bliskim sąsiedztwie drogi zanieczyszczane będą spalinami i cząstkami materiałów ściernych (jezdni, opon, tarcz hamulcowych). W trakcie

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowka”

eksploatacji powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi np. odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych.

Odpady

W fazie realizacji inwestycji, zagospodarowaniem odpadów powinien zająć się wytwórca odpadów, czyli firmy wykonujące prace budowlane. Ich obowiązki będą związane z:

- zagospodarowaniem wszystkich odpadów powstających w czasie budowy,
- przedstawieniem informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska,
- gromadzeniem w sposób selektywny powstających odpadów,
- zapewnieniem właściwego postępowania z ewentualnymi odpadami niebezpiecznymi i zgromadzeniem ich w sposób nie zagrażający środowisku,
- przekazaniem ewentualnych odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu i unieszkodliwiania tego typu odpadów.

Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz. U. z 2016, poz. 1987 ze zm.) w trakcie wykonywania wszelkich prac budowlanych należy stosować takie surowce, materiały, aby w pierwszej kolejności zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczyć ilość odpadów i ich negatywne oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko.

Czasowe gromadzenie odpadów należy prowadzić zgodnie z przepisami prawa, w miejscach do tego wyznaczonych i odpowiednio zorganizowanych, tak aby minimalizować ich negatywny wpływ na środowisko.

Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca winien uporządkować i przekazać Inwestorowi teren zaplecza bez odpadów.

Flora i fauna

Planowana inwestycja realizowana będzie w obszarze, który został już w znacznym stopniu przekształcony antropogenicznie. Realizacja prac budowlanych będzie wiązać się z częściowo z zajęciem terenów zielonych – powierzchnie traw dziko porastających elementy pasa drogowego. Prace budowlane nie wymagają wycinki krzewów i drzew.

Nie stwierdzono podczas oględzin występowania gatunków chronionych (grzybów, roślin, zwierząt, płazów, gadów itp.) w obszarze planowanych robót. Zarówno na terenie inwestycji jak i w terenie przyległym brak jest drzew wymagających zabezpieczenia na czas robót. W przypadku gdyby do czaru rozpoczęcia prac, takowe drzew by się pojawiły (np. posadzone przez inwestora bądź mieszkańców terenów przyległych), drzewa te należy zabezpieczyć.

Zabezpieczenie drzew nie kolidujących z inwestycją będzie polegało na:

- zabezpieczeniu pni drzew będących w sąsiedztwie inwestycji przed otarciem (maty osłonowe)
- zabezpieczanie wszelkich, ewentualnych, uszkodzeń pni i konarów specjalnym preparatem grzybobójczym
- wprowadzenie zakazu magazynowania materiałów budowlanych bezpośrednio przy drzewach; w szczególności takich które mogłyby być szkodliwe dla korzeni jak np. cement, impregnaty, środki chemiczne itp..

Zarówno w fazie realizacji jak i późniejszej eksploatacji inwestycji praktycznie nie będą występowały bezpośrednie niekorzystne oddziaływania na świat roślin i zwierząt gruntów sąsiednich. Podczas wizji lokalnych oraz informacji zebranych od posiadaczy gruntów będących w czasie oględzin na miejscu inwestycji, nie stwierdzono istnienia szlaków migracji i bytowania płazów.

W granicach terenu inwestycji nie stwierdzono istnienia stanowisk gatunków roślin, zwierząt (w tym śladów ich bytowania) i grzybów podlegających ochronie na podstawie:

- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. 2014 poz. 1409),
- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

(Dz. U. 2016 poz. 2183),

- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. 2014 poz. 1408).

Na obszarze projektowanej inwestycji nie ma też siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie w Polsce zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia, jako obszary Natura 2000 (Dz. U. 2010, nr 77, poz. 510).. Projektowane prace są robotami szybko postępującymi. Niekorzystne oddziaływanie na środowisko ustanie wraz z chwilą zakończenia prac. Inwestycja będzie oddziaływać na te obszary w bezpośrednim sąsiedztwie w czasie prowadzenia robót, głównie hałas sprzętu budowlanego. Nie ma jednak podstaw aby określić to oddziaływanie jako znacząco negatywne.

Planowane przedsięwzięcia na żadnym z etapów (realizacji, eksploatacji, likwidacji):

- nie spowoduje pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, decyduje o tym zakres robót oraz nie stwierdzenie w obrębie oddziaływania gatunków i siedlisk chronionych),
- nie wpłynie negatywnie na gatunki chronione ponieważ nie stwierdzenie w obrębie oddziaływania gatunków i siedlisk chronionych,
- nie pogorszy integralność oraz ciągłość ekosystemu cieku oraz nie będą stanowić przeszkody w przemieszczaniu się zwierząt dziko żyjących (decyduje o tym zakres robót polegający na przebudowie **istniejącej drogi**).

W związku z powyższym należy stwierdzić że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar, a w przypadku eksploatacji przyczyni się wręcz do zmniejszenia emisji pyłów, hałasu czy też spalin pojazdów zmechanizowanych.

Przedsięwzięcie nie spowoduje utraty powierzchni siedliska/siedliska gatunku (jezdni asfaltowa zlokalizowana będzie w miejsce istniejącej nawierzchni z kruszywa). Nie powstanie nowa bariera migracyjna (droga już istnieje), natomiast nie powstają żadne ogrodzenia i inne przeszkody powodujące ograniczenie migracji.

Może natomiast występować płoszenie zwierząt w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac z uwagi na działający sprzęt. Z tego względu należy do minimum ograniczyć czas robót. Sprzyja temu technologia robót (są to roboty szybko postępujące) oraz tymczasowe zamknięcie odcinka drogi dla ruchu kołowego. Z uwagi na nie stwierdzenie gatunków chronionych w bezpośrednim otoczeniu drogi, należy stwierdzić że inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Na terenie projektowanej inwestycji nie ma też siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie w Polsce zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty,

Ochrona krajobrazu

Inwestycja będzie prowadzona w obecnym pasie drogowym. Podczas budowy wystąpi czasowe zniekształcenie krajobrazu terenów przyległych budowie w granicach projektowanego pasa drogowego. Planowana inwestycja nie zmieni krajobrazu bezpośrednio przy projektowanym pasie drogowym. Należy zwrócić uwagę, że w wyniku inwestycji przestrzeń zyska nowy walor: uporządkowanie i lepsze zagospodarowanie pasa drogowego, lepszego otoczenia drogowego. Podczas trwania prac budowlanych elementem dysharmonizującym może być zaplecze budowy, które zostanie uprzątnięte po przeprowadzeniu inwestycji. Jednak z uwagi na zakres prac, charakteryzujący się szybko postępującymi robotami wielce prawdopodobne jest, że zaplecze budowy nie będzie organizowane.

Po zakończeniu realizacji inwestycji teren wokół drogi zostanie uporządkowany i zagospodarowany.

Dobra kultury

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują cenne obiekty zabytkowe. W rejonie oddziaływania bezpośredniego planowanej inwestycji, brak jest obiektów wpisanych do rejestru zabytków województwa łódzkiego lub chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

Prace realizowane są poza granicami ochrony archeologicznej.

W sytuacji ewentualnego odkrycia w czasie realizacji inwestycji przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, podjęte zostaną następujące kroki:

- wstrzymane zostaną wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot,
- przedmiot i miejsce odkrycia zostaną zabezpieczone przy użyciu dostępnych środków,
- niezwłocznie zostanie powiadomiony **Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków lub Wójt Gminy Kiernozia**.

Wpływ na ludzi i ochronę interesów osób trzecich

W bezpośrednim sąsiedztwie remontowanej drogi znajdują się gospodarstwa o zabudowie mieszkaniowej (zagrodowej), które będą odczuwały uciążliwości związane z budową drogi. Prace powodować będą wzrost zapylenia i hałasu. Mieszkańcy terenów, gdzie planowana jest inwestycja, zostaną poinformowani o zamiarach inwestycyjnych w stosunku do budowy omawianej drogi (lokalizacja i zakres inwestycji, czas trwania, niedogodności komunikacyjne).

Planowana przebudowa drogi powiatowej spowoduje zakłócenia wynikające z ruchu pojazdów budowlanych oraz czasowego wyłączenia z użytkowania odcinków drogi. Ponadto na terenie robót pracujące maszyny i sprzęt będą źródłem wibracji, hałasu, zanieczyszczenia powietrza. W trakcie budowy mogą też wystąpić zagrożenia, zarówno dla użytkowników dróg, jak i zatrudnionych przy budowie pracowników, związane z wykonywaniem robót w pasie drogowym oraz poruszaniem się pojazdów ciężkich (koparki, samochody ciężarowe).

Niekorzystne oddziaływania, jakie mogą wystąpić głównie w okresie realizacji przedsięwzięcia to hałas przekraczający dopuszczalne normy (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku: 65dB – w dzień i 56 dB – w nocy). Dlatego prace w pobliżu obszarów zamieszkałych zaleca się prowadzić w godzinach od 6.00 do 22.00.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa dla pracowników i użytkowników dróg przygotowany zostanie zapewnione odpowiednie oznakowanie terenu (ustawione i właściwie utrzymane oznakowanie pionowe), czas prac zostanie skrócony do niezbędnego minimum, zwłaszcza działania związane z koniecznością zamknięcia odcinków dróg. Zmiany te będą miały wpływ na samopoczucie okolicznych mieszkańców. Należy jednak zauważyć, że niedogodności te będą miały charakter przejściowy, a po zakończeniu budowy zostaną usunięte, teren inwestycji będzie uporządkowany i zagospodarowany.

Prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych

Zakres i skala planowanej inwestycji nie powoduje ryzyka skumulowania oddziaływań – zadanie będzie odbywać się etapami i będzie prowadzone przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i minimalizacji uciążliwości.

8. Rodzaje i ilości przewidywanych wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Podczas realizacji przebudowy drogi do środowiska wprowadzana będzie energia w postaci oddziaływania akustycznego. Zakłada się, że przy zachowaniu urządzeń transportowych we właściwym stanie technicznym, izolacja hałasu od eksploatacji tej drogi, na najbliższych terenach chronionych nie przekroczy 65 dB w dzień (prace będą wykonywane w porze dziennej).

Podczas realizacji planowanej inwestycji nie przewiduje się zorganizowanej emisji zanieczyszczeń do powietrza. W wyniku wykorzystywania sprzętu samochodowego i maszyn roboczych ciężkich, podczas budowy, a następnie podczas eksploatacji drogi, do powietrza będą emitowane niezorganizowane emisje zanieczyszczeń, związane ze spalaniem paliw służących do napędu samochodów. Emisja zanieczyszczeń do powietrza ze spalania paliw w samochodach i maszynach roboczych ciężkich używanych w całym okresie realizacji inwestycji, nie powinna przekroczyć wartości dopuszczalnych.

Eksploatacja projektowanego zamierzenia inwestycyjnego, tak jak dotychczas będzie związana z emisją odpadów, w tym również odpadów niebezpiecznych. Rodzaje i ilości powstających odpadów oraz sposób z ich

„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

postępowaniem przedstawiono w punkcie 15. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.

W fazie budowy ścieki bytowe będą gromadzone w bezodpływowych zbiornikach i wywożone z miejsca budowy. Szacowna ilość powstających ścieków bytowo – socjalnych z zaplecza technicznego budowy wynosi 0,1 m³/tydzień.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Obowiązek rozważania możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć wynika z Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 roku z Ustawy Prawo Ochrony Środowiska. Specjalnej analizie powinny podlegać inwestycje zlokalizowane blisko granic państwa, a także te realizowane dalej, ale ze względu na rozmiar przedsięwzięcia mogące powodować znaczące emisje lub zmiany w środowisku.

Inwestycja zlokalizowana na terenie gminy Kiernozia, w powiecie łowickim, w województwie łódzkim, nie jest położona w obszarze przygranicznym. Realizacja inwestycji nie powoduje żadnych konsekwencji dla ewentualnych skutków środowiskowych, których charakter mógłby posiadać znaczenie transgraniczne. Skala przedsięwzięcia ma charakter lokalny i ewentualne oddziaływanie przedsięwzięcia będzie miało zasięg lokalny. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wskazuje możliwości negatywnego transgranicznego oddziaływania na środowisko, mogącego objąć terytorium innych państw.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

W strefie oddziaływania inwestycji nie występują formy ochrony przyrody (zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2014 r. o ochronie przyrody t.j. Dz. U. 2016 poz. 2134 ze zm.):

Najbliższe zlokalizowane obszary podlegające ochronie:

- | | |
|---|--------|
| • Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Przysowy | 0,01km |
| • Natura 2000 Obszary specjalnej ochrony - Doliny Przysowy i Słudwi PLB100003 | 0,15km |

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana bezpośrednio w obszarze chronionym, jednak zlokalizowane są w ich sąsiedztwie. Najbliższe zlokalizowane obszary ochrony:

Obszar chronionego krajobrazu Dolina Przysowy zlokalizowany jest na granicy obszaru, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

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

Nie dotyczy.

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

Zakres i skala planowanej inwestycji nie powoduje ryzyka skumulowania oddziaływań na etapie realizacji – inwestycja realizowana będzie etapami i będzie prowadzona przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i minimalizacji uciążliwości.

Oddziaływania skumulowane planowanego przedsięwzięcia z przedsięwzięciami już funkcjonującymi

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

dotyczyć będą głównie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu do środowiska. Wszelkie oddziaływania będą mieścić się w granicach norm określonych prawem polskim. Najwyższe stężenia zanieczyszczeń oraz najwyższe poziomy hałasu będą koncentrować się tuż przy źródłach emisji i wraz ze wzrostem odległości od tych źródeł będą ulegać zmniejszaniu.

Przyjęte rozwiązania techniczne dla przedmiotowej inwestycji pozwolą na pełną minimalizację ewentualnych negatywnych wpływów przedsięwzięcia na środowisko naturalne. Inwestycja powinna posiadać takie zabezpieczenia i rozwiązania oraz urządzenia, by ewentualne negatywne oddziaływania miały jak najmniejszy zasięg.

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

Awarie jakie mogą wystąpić podczas realizacji i użytkowania planowanej do przebudowy drogi gminnej.

Faza budowy

Głównym zagrożeniem dla najbliższego otoczenia i ludzi przebywających na terenie objętym inwestycją jest:

- *zanieczyszczenie gruntów i wód substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z eksploatowanych pojazdów mechanicznych,*
- *możliwość uszkodzenia istniejącego uzbrojenia podziemnego oraz innych elementów infrastruktury,*
- *awarie maszyn i urządzeń budowlanych powodujące nadmierną emisję zanieczyszczeń do atmosfery,*
- *niewłaściwego lub niedostatecznego zabezpieczenia drogi w wyniku złego rozpoznania warunków środowiskowych (np. geologii, stosunków wodnych), co może spowodować, np. erozję i osuwiska.*

Celem zapobiegnięcia tego typu awariom i zminimalizowaniu ich skutków należy:

- *wykonywać wszelkie prace budowlane po dokładnym zlokalizowaniu istniejącej infrastruktury oraz z zapewnieniem odpowiedniego zabezpieczenia*
- *używać tylko maszyn i pojazdów sprawdzonych, w dobrym stanie technicznym*
- *odpowiednio zorganizować harmonogram dostaw surowców na budowę.*

Ponadto mogą także wystąpić tzw. wypadki przy pracy, w przypadku których należy postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.

Faza eksploatacji

W związku z użytkowaniem drogi mogą wystąpić zagrożenia dla środowiska w wyniku:

- *wypadków drogowych, a w szczególności incydentów z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne (ryzyko skażenia powietrza, wód, gleb),*
- *awarii pojazdów – wzrost emisji substancji szkodliwych do atmosfery.*

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

Faza budowy

Na etapie budowy będą powstawały odpady związane z pracami budowlanymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego oraz w związku z zatrudnieniem pracowników. Będą to odpady materiałów budowlanych (beton asfaltowy, gruz z betonu), opakowania po materiałach budowlanych, odpady komunalne.

Tabela 1 Zestawienie odpadów powstających podczas realizacji inwestycji

<i>Lp</i>	<i>Kod klasyfikacji</i>	<i>Ilość (Mg/czas budowy)</i>	<i>Sposób czasowego gromadzenia odpadów</i>	<i>Sposób wykorzystania</i>
1	17 02 01 Drewno – tyczenie robót	ok. 0,1 Mg	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wykorzystanie przez Wykonawcę do robót budowlanych lub sprzedaż,

Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowaska”

2	17 03 02 Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 frezowanie skrzyżowania asfaltowego	ok 12,0 Mg	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wykorzystanie na potrzeby budowy
3	17 05 04 Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	ok 5194m ³ *1,6Mg/m ³ 8311 Mg	Wskazane przez gminę czasowe składowisko	Wskazane maksymalne zbilansowanie ilości powstających mas ziemnych w ramach przedmiotowej inwestycji. W przypadku nadmiaru mas ziemnych składować w miejscu wskazanym przez właściwy urząd Gminy do wykorzystania w przyszłości, przy innym zadaniu.
4	13 01 10* mineralne oleje hydrauliczne nie zawierające związków chlorowco organicznych – 0,01Mg	0,01Mg	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wywóz z terenu budowy przez podmioty, które uzyskały zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami
5	13 02 05* mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe nie zawierające Związków Chlorowco organicznych - 0,01Mg	0,01Mg	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wywóz z terenu budowy przez podmioty, które uzyskały zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami
6	20 02 01 Odpady ulegające biodegradacji – (np. resztki po posiłkach)	0,05Mg	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Kompostowanie, biodegradacja
7	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne – 20 03 01 odpady z czyszczenia ulic i placów – 20 03 03 – 0,1Mg (odpady zebrane z pasa drogowego pozostawione przez użytkowników drogi)	0,0Mg 0,1Mg	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wywóz na składowisko odpadów komunalnych

Tabela 2 Zestawienie odpadów powstających podczas eksploatacji drogi

<i>Lp</i>	<i>Kod klasyfikacji</i>	<i>Ilość (Mg/rok eksploatacji)</i>	<i>Sposób czasowego gromadzenia odpadów</i>	<i>Sposób wykorzystania</i>
1	02 01 03 – odpadowa masa roślinna	ok. 2,0 Mg	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wykorzystanie do rekultywacji terenów lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców
2	15 02 03 – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze	ok. 0,1 Mg	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wywóz z terenu budowy przez podmioty, które uzyskały zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami

„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

3	16 81 01* – odpady wykazujące własności niebezpieczne - powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych	ok 0,3 Mg	Nie dotyczy	Wywóz z terenu budowy przez podmioty, które uzyskały zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami
4	16 81 02 – odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01	ok 0,3 Mg	Wskazane przez gminę czasowe składowisko	Wywóz z terenu budowy przez podmioty, które uzyskały zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami
5	20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów	ok 0,1 Mg	Wskazane przez gminę czasowe składowisko	Wywóz z terenu budowy przez podmioty, które uzyskały zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami

Zgodnie z art. 18 ust. 1 Ustawy o odpadach (Dz. U. z 2016r., poz. 1987) odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi. Wszystkie odpady powinny podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko nie nadające się do powtórznego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta – okresowo magazynowana). Odpady nie nadające się do odzysku powinny zostać wywiezione na składowisko odpadów.

Odpady niebezpieczne (zużyte oleje, opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi) będą powstawały podczas konserwacji i eksploatacji maszyn oraz urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych. Zakłada się, że wymiana oleju w silnikach maszyn i pojazdów odbywać się będzie w wyspecjalizowanych stacjach obsługi, poza terenem inwestycji. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie, a następnie transportowany do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie odpadów niebezpiecznych. W przypadku powstania tego typu odpadów na terenie inwestycji będą one gromadzone i przekazywane do unieszkodliwienia zgodnie z w/w zasadami.

Na terenie budowy powstawać będą odpady inne niż niebezpieczne, odpady bytowe pracowników budowy (np. opakowania szklane, puszki, butelki typu PET, papiery). Na obszarze prac na czas trwania robót zostaną ustawione pojemniki na odpady komunalne. Odpady opakowaniowe (m.in. różnego rodzaju pojemniki) powstałe na etapie budowy powinny zostać zagospodarowane zgodnie z Ustawą z dnia 13 czerwca 2013r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz. U. z 2016r. poz. 1863).

15.Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko – z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzonych na podstawie odrębnych przepisów.

Ewentualna likwidacja inwestycji wiązałaby się z analogicznymi obciążeniami jak etap przebudowy - ewentualne prace rozbiórkowe projektowanej infrastruktury będą powodować takie same oddziaływania jak na etapie budowy. Obecnie nie można jednoznacznie stwierdzić czy kiedykolwiek dojdzie do całkowitej likwidacji inwestycji, bardziej prawdopodobna będzie częściowa likwidacja nawierzchni drogi. Uciążliwość akustyczna ewentualnych prac rozbiórkowych miałaby podobny charakter jak uciążliwość prac budowlanych. Etap likwidacji przedsięwzięcia byłby związany między innymi z powstawaniem ścieków o charakterze sanitarno-bytowym pracowników wykonujących prace rozbiórkowe. Niemniej niewielkie zatrudnienie i skala prowadzonych prac nie spowoduje, iż te oddziaływania będą znaczące.

W sytuacji likwidacji inwestycji wygenerowane zostaną również odpady z rozbiórki nawierzchni drogi i infrastruktury towarzyszącej, emisję zanieczyszczeń do powietrza powstającą w wyniku poruszania się pojazdów transportujących zdemontowane materiały porozbiórkowe oraz emisje ze sprzętu mechanicznego stosowanego do rozbiórek.

Wszelkie roboty związane z ewentualną likwidacją inwestycji, prowadzone będą na terenie otwartym. Ze względu nie niewielką skalę, krótkotrwałość robót oraz przewidywany charakter emisji, oddziaływania te nie będą stwarzały znaczącego zagrożenia dla okolicznego środowiska.

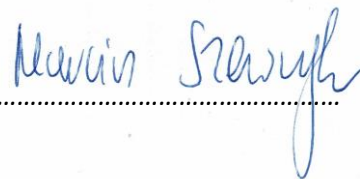
Karta informacyjna przedsięwzięcia:
„Przebudowa drogi powiatowej 2708E Stępów - Wola Stępowska”

Podstawowe zalecenia związane z etapem ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia są zbieżne z zaleceniami na etapie budowy, tj.:

- należy zaplanować wszelkie operacje z użyciem sprzętu budowlanego,
- należy stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym,
- eliminować zjawisko jałowej pracy silników (wyłączanie silników w czasie przerw w pracy),
- maksymalnie ograniczyć czas rozbiórki na poszczególnych etapach poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.

Autor karty informacyjnej przedsięwzięcia:

mgr inż. Marcin Szewczyk



„STREET” projekt Marcin Szewczyk
ul. Sierakowicka 27 96-100 Skierniewice
NIP 836-160-28-36 REGON 100612289
tel. kom. 502010103 e-mail: streetprojekt@wp.pl