
KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Częstochowa, 15 grudzień 2024 r.

Nazwa inwestycji:

**„ BUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA TERENIE GMINY TWORÓG
- WOJSKA UL. KOLONIA PODLESIE „**

Inwestor: **Gmina Tworóg
ul. Zamkowa 16
42-690 Tworóg**

Jednostka projektowa: **PHUB Joanna Galant
ul. Mączna 84
42-202 Częstochowa**

Adres inwestycji: **woj. śląskie, powiat tarnogórski, gmina Tworóg, miejscowość Wojska, ul. Kolonia
Podlesie**

Kategoria obiektu: **XXV, XXVI**

Projektant:
branża drogowa **mgr inż. Joanna Galant
SLK/6241/PBD/15**

1)	Spis treści	
2)	Karta informacyjna przedsięwzięcia.	3
3)	Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.	3
	Istniejące uzbrojenie terenu:.....	3
	Zakres inwestycji obejmuje :	3
	Podstawowe parametry techniczne istniejącej drogi:	3
	Usytuowanie przedsięwzięcia	4
4)	Powierzchnia zajmowanej inwestycji oraz informacja o dotychczasowym sposobie ich wykorzystania i pokryciu szatą roślinną.....	4
	Powierzchnia nieruchomości i obiektu budowlanego – parametry istniejącego pasa drogowego	4
	Powierzchnia nieruchomości i obiektu budowlanego – parametry projektowane	4
	Podstawowe parametry techniczne drogi po przeprowadzeniu przebudowy :.....	5
	Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu i zagospodarowanie otoczenia obszaru planowanej inwestycji.	5
	Dane o obszarze w odniesieniu do jednolitych części wód.	5
5)	Rodzaj technologii.	5
6)	Ewentualne warianty przedsięwzięcia.	6
	Wariant 0 – odstępnie od realizacji inwestycji	6
	Wariant 1 – najkorzystniejszy dla środowiska.	6
	Wariant 2 – alternatywne rozwiązanie	7
7)	Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii.....	7
	Etap realizacji.	7
	Etap eksploatacji.	8
8)	Rozwiązania chroniące środowisko.	8
	Etap realizacji.	8
	Etap eksploatacji.	9
9)	Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.	10
	Etap realizacji inwestycji.....	10
	Etap eksploatacji.	13
10)	Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej. 14	
11)	Ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej lub katastrofy naturalnej i budowlanej.	14
12)	Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.	14
13)	Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.	15
14)	Informacja o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. 15	
15)	Akty prawne.....	15

2) Karta informacyjna przedsięwzięcia.

Rodzaj przedsięwzięcia zgodnie z § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839 ze zm.) . Podstawą do sporządzenia karty jest kwalifikacja przedsięwzięcia zgodnie z **§ 3 ust. 3 pkt. 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt. 62**

Karta informacyjna przedsięwzięcia została sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Dokument zawiera podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu.

3) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

W ramach zadania przewiduje się realizację dróg wewnętrznych o dł. odcinka ok. **1200m**

Inwestycja obejmuje budowę łącznie 3 odcinków dróg gminnych, wszystkie drogi gminne będą miały nawierzchnię bitumiczną, układaną na podbudowie z kruszywa, która z kolei układana będzie na wzmocnionym podłożu

- pierwszy odcinek dotyczy drogi o długości ok 850m, przebieg drogi odbywa się na kierunku zachód – wschód, szerokość drogi zmienna: od 3,5m do 5m

- drugi odcinek dotyczy drogi o długości ok 90m, przebiega na w kierunku północnym od odcinka pierwszego, szerokość drogi zmienna: 4m

- trzeci odcinek dotyczy drogi o długości ok 250m, przebiega na w kierunku południowym od odcinka pierwszego, szerokość drogi zmienna: 3m

Droga gminna odwadniana będzie zgodnie ze stanem istniejącym: do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz w tereny przyległe do pasa drogowego

Istniejące uzbrojenie terenu:

- sieć wodociągowa i kanalizacyjna,
- sieć telekomunikacyjna,
- sieć elektroenergetyczna

Zakres inwestycji obejmuje :

- frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni,
- rozbiórka istniejących elementów podbudowy,
- rozbiórka pozostałych elementów drogowych,
- wzmocnienie istniejącego podłoża,
- wykonanie podbudowy z kruszywa,
- wykonanie elementów odwodnienia (oczyszczenie i korekta istniejących wpustów deszczowych, realizacja nowych wpustów)
- odcinkowe wykonanie elementów galanterii drogowej (zabudowa krawężników)
- wykonanie warstw bitumicznych,
- realizacja poboczy oraz zjazdów

W obszarze pasa drogowego oraz z jego bezpośrednim sąsiedztwie występuje drzewostan. W ramach inwestycji nie przewiduje się prowadzenia wycinki drzew.

Inwestycja stanowić będzie schludnie zagospodarowany teren posiadający walory rekreacyjne. Projekt zagospodarowania terenu przedstawiony został w załączniku nr 2 do niniejszej dokumentacji. Przewiduje się, iż w okresie eksploatacji inwestycji teren czynny będzie całodobowo, 7 dni w tygodniu.

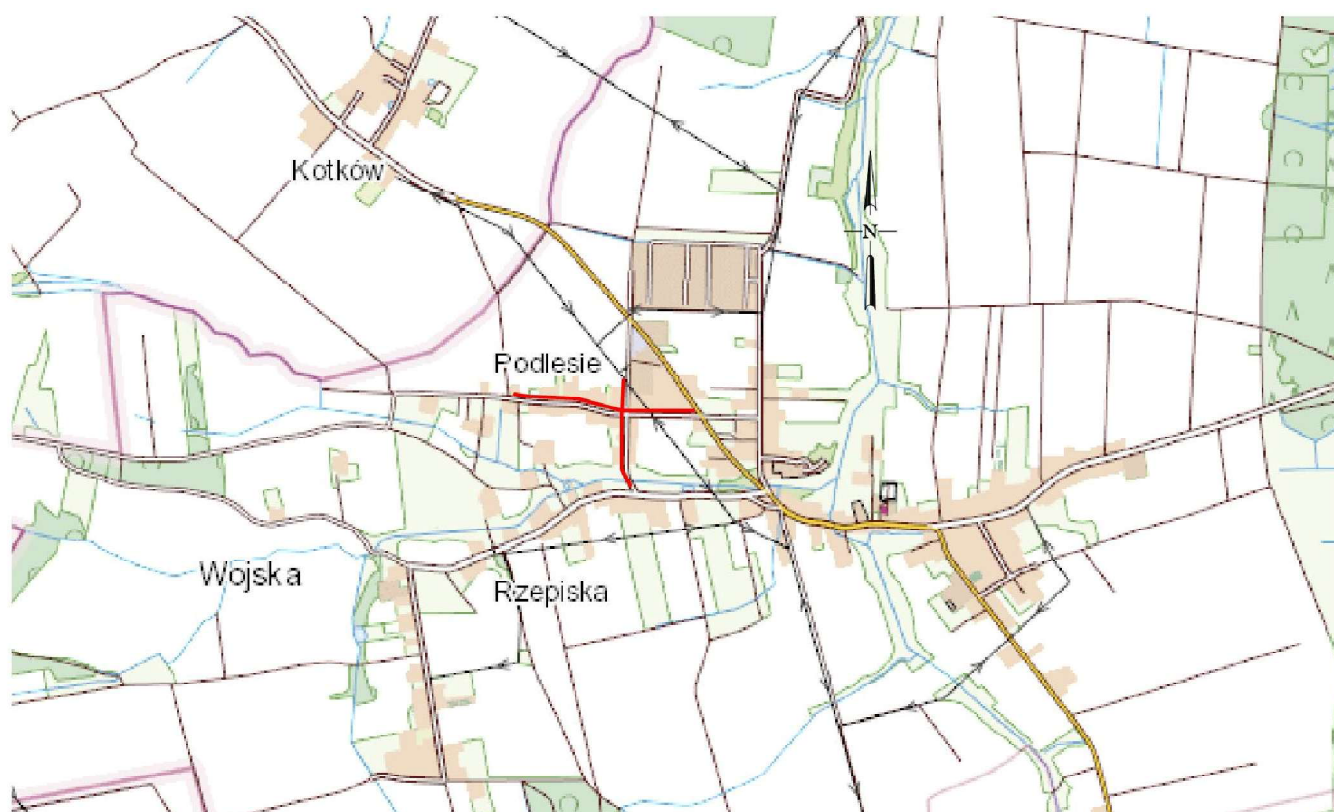
Podstawowe parametry techniczne istniejącej drogi:

- Droga klasy: wewnętrzna (jednojezdniowa, dwukierunkowa)
- Przekrój : 1x2, drogowy
- Prędkość do projektowania: $V_p = 30 \text{ km/h}$

- Szerokość jezdni: 3-5 m
- Nawierzchnia: bitumiczna, z kruszywa
- Droga dla pieszych (Chodnik) :brak w pasie drogowym,
- Droga dla rowerów (Ścieżka rowerowa): brak w pasie drogowym,
- Droga dla pieszych i rowerów (Ciąg pieszo-rowerowy): brak w pasie drogowym,
- Pobocza : miejscowo gruntowe w pasie drogowym,
- Odwodnienie: powierzchniowe oraz poprzez wpusty do kanalizacji deszczowej

Usytuowanie przedsięwzięcia

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie śląskim, powiecie tarnogórskim, gminie Tworóg. Działki objęte opracowaniem są we władaniu Inwestora.



4) Powierzchnia zajmowanej inwestycji oraz informacja o dotychczasowym sposobie ich wykorzystania i pokryciu szatą roślinną.

Powierzchnia nieruchomości i obiektu budowlanego – parametry istniejącego pasa drogowego

Powierzchnia jezdni (bitumiczna) – ok. 4 250 m²

Powierzchnia zjazdów (utwardzonych) – ok. 270 m²

Powierzchnia nieruchomości i obiektu budowlanego – parametry projektowane

Część drogowa:

Długość jezdni – ok. 1 200 m

Powierzchnia jezdni (bitumiczna) – ok. 4 800 m²

Powierzchnia pobocza (gruntowego, z tłucznia lub destruktu asfaltowego) – ok. 1 800 m²

Powierzchnia zjazdów: (kruszywo, kostka): ok 450m²

Podstawowe parametry techniczne drogi po przeprowadzeniu przebudowy :

- klasa techniczna : droga wewnętrzna,
- kategoria ruchu : KR-1,
- przekrój drogi: zasadniczy 1x1, 1X2
- jezdnia szerokości : od 3,0 do 5,00 m,
- pobocza : obustronne: 0,50 m do 0,75m
- odwodnienie jezdni odbywać będzie się poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących oraz projektowanych wpustów deszczowych włączonych do istniejącej kanalizacji oraz na tereny przylegające do jezdni drogi – zgodnie ze stanem istniejącym. Zamierzenie inwestycyjne w żaden sposób nie zakłóci istniejących stosunków wodnych

Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu i zagospodarowanie otoczenia obszaru planowanej inwestycji.

Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu jest zgodny z jego planowanym przeznaczeniem.

Na obszarze objętym planowaną inwestycją oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie stwierdzono stałego występowania różnych gatunków zwierząt – tereny te nie mają charakteru obszaru siedliskowego. Prowadzone obserwacje nie pozwoliły też wyznaczyć stałych tras migracji gatunków.

Dane o obszarze w odniesieniu do jednolitych części wód.JEDNOLITE CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH (JCWP).

- Kod JCWP - **RW600010118189**
- Nazwa JCWP – Piła
- Powierzchnia zlewni JCWP – 59.74 km²
- Kod dorzecza – 6000,
- Obszar dorzecza – Odry,
- Region Wodny : Górnej Odry
- Stan/potencjał ekologiczny : dobry stan ekologiczny,
- Stan ogólny : zgodnie z Hydroportal – brak danych,

JEDNOLITE CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH (JCWPd).

Charakterystyka JCWPd:

- Europejski kod JCWPd: **GW6000110**
- Powierzchnia JCWPd : 2113.23 km²
- Region Wodny : Górnej Odry
- Kod dorzecza Odry 6000,
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu
- Stan chemiczny – dobry,
- Stan ilościowy – dobry,
- Stan JCWPd – dobry
- Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona chemicznie

5) Rodzaj technologii.

Technologia wykonywania robót przewiduje jedynie wykonanie wzmocnienia istniejącego podłoża poprzez zastosowanie odpowiednich spoiw wspomagających nośność istniejącego podłoża gruntowego. Nie przewiduje się przygotowywania innych materiałów na terenie budowy. Na miejscu odbywać się będzie wyłącznie montaż i wbudowywanie przywiezionych materiałów, co pozwoli uniknąć wprowadzania zanieczyszczeń do gleby.

Roboty budowlane prowadzone będą przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wymagane przepisami prawa certyfikaty oraz dokumenty dopuszczające do obrotu na terenie kraju.

Obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej zapewniając:

- 1) nośność konstrukcji,
- 2) bezpieczeństwo pożarowe,
- 3) odpowiednie warunki higieniczne, zdrowotne i ochrony środowiska,
- 4) bezpieczeństwo użytkowania i dostępności obiektów,
- 5) ochronę przed hałasem i drganiami,
- 6) oszczędność energii,
- 7) zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych,
- 8) możliwości utrzymania właściwego stanu technicznego,
- 9) ochrony obiektów wpisanych do rejestru zabytków oraz obiektów objętych ochroną konserwatorską,
- 10) odpowiedniego usytuowania na działce budowlanej,
- 11) poszanowania, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienia dostępu do drogi publicznej.

6) Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Wariant 0 – odstępianie od realizacji inwestycji

Ewentualny wariant jest wariantem „zero” czyli nie podejmowanie inwestycji w tym zakresie, co prowadzi do pogarszania się stanu istniejącego. Należy zaznaczyć, że brak poprawy obecnego stanu dróg wiąże się niebezpieczeństwem w ruchu samochodowym spowodowanym zniszczoną nawierzchnią jezdni, ryzykiem tworzeni zastoisk wody, powstawania zjawiska akwaplanacji.

Wariant 1 – najkorzystniejszy dla środowiska.

Wybrany wariant przebiegu trasy przebudowywanej drogi jest najkorzystniejszy z punktu widzenia ekonomicznego. Projektowany przebieg trasy zapewnia maksymalne zminimalizowanie start w szacie roślinnej. Zastosowane materiały nie wywołają ujemnych skutków dla środowiska naturalnego. Budowa nawierzchni przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa kierowców, w miejscach gdzie przeprowadzona zostanie konserwacja rowu przydrożnego poprawione zostaną warunki wodne w pasie drogowym oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie. W związku z powyższym, podjęcie przedsięwzięcia będzie najkorzystniejsze dla środowiska, uregulowanie szerokości jezdni, wykonanie poboczy, peronów przystankowych, pozwoli bezpiecznie i komfortowo poruszać się kierowcom, zapewniając jednak przestrzeń dla pieszego. Ponad to, wymiana nawierzchni jezdni spowoduje zmniejszenie stopnia zapylenia oraz emisji hałasu emitowanego przez pojazdy poruszające się po drodze, które nie będą musiały nadmiernie hamować oraz przyspieszać, poruszając się po zniszczonej nienormatywnej drodze. W wyniku realizacji tej inwestycji nastąpi ograniczenie negatywnego wpływu czynników szkodliwych i poprawa środowiska naturalnego. Realizowana inwestycja zdecydowanie poprawi komfort życia i funkcjonowania użytkowników zarówno poruszających się pieszo jak i kierowców. Zasięg oddziaływania hałasu z przebudowywanej drogi nie wymaga podjęcia działań minimalizujących. Powstały w trakcie budowy urobek nie będzie zaliczony do odpadów niebezpiecznych, może zostać przetworzony i wtórnie użyty. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do osiągnięcia trwałej poprawy środowiska naturalnego poprzez usunięcie przyczyny szkód środowiskowych u źródła ich powstania. Przedmiotowa ulica odwadniana będzie powierzchniowo, miejscami do konserwowanych rowów przydrożnych. Wybrany został wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Wariant jest ekonomicznie i ekologicznie uzasadniony, gdyż stanowi on odpowiedź na oczekiwania mieszkańców ulic objętych opracowaniem, pozostałych mieszkańców tej oraz sąsiadujących miejscowości. Zapotrzebowanie na taką inwestycję jest znaczące. Realizacja inwestycji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i komfortu w ruchu kołowym i pieszym. Przyczyni się do poprawy stanu technicznego nawierzchni drogi, a tym samym polepszenia komfortu życia mieszkańców.

Wariant 1 jest rekomendowany przez wnioskodawcę i jest on jednocześnie najkorzystniejszy dla środowiska, a ponadto najkorzystniejszy pod względem ekonomicznym oraz pod względem bezpieczeństwa ruchu. Wariant ten wynika z danych techniczno-użytkowych i najlepiej spełnia założone dla inwestycji funkcje. Przebudowa drogi w proponowanym wariantcie pozwala przy najmniejszym obciążeniu środowiska, pozostawiając jego najcenniejsze elementy w stanie niezmienionym. Za realizacją przedsięwzięcia przemawiają czynniki środowiskowe, społeczne i ekonomiczne.

Wariant 2 – alternatywne rozwiązanie

Wariantem alternatywnym w tym przypadku może być zmiana lokalizacji dróg, jednakże wiązałoby się to z koniecznością wygospodarowania dodatkowych kosztów związanymi z podziałami działek, konieczności dodatkowej wycinki drzew oraz dodatkową przebudową istniejącej infrastruktury. W związku z powyższym, wariant 2 nie jest rekomendowany pod względem ekonomicznym oraz środowiskowym.

7) Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Etap realizacji.

W fazie realizacji zużycie wody, paliw oraz surowców i materiałów będzie uzależnione od zastosowanej technologii oraz środków przewidzianych do realizacji przedsięwzięcia. Określenie zużycia materiałów i surowców możliwe jest dopiero na etapie przygotowania projektu budowlanego, gdyż wiąże się ze szczegółowymi rozwiązaniami technologicznymi.

Na obecnym etapie nie istnieje możliwość przewidzenia poziomu zużycia energii elektrycznej, paliw oraz wody. Wielkości te uzależnione są od rodzaju, ilości, wieku i stanu technicznego sprzętu, który zostanie użyty w trakcie realizacji inwestycji. Nie mniejszy wpływ mają także kwalifikacje kadry pracowniczej oraz sposób wykonywania pracy. W związku z tak dużą ilością trudnych do oszacowania zmiennych odstępuje się od ilościowego wyznaczania poziomu zużycia energii elektrycznej, paliw i wody.

Istotne z punktu widzenia ochrony środowiska ilości wykorzystywanej energii, mediów, paliw i surowców dotyczyć będą fazy realizacji przedsięwzięcia. Szacunkowe zapotrzebowanie na podstawowe materiały i surowce niezbędne do realizacji inwestycji nie jest w tej chwili możliwe do oceny. Prace związane z przebudową drogi prowadzić będą także do zużycia następujących mediów, paliw i energii:

- woda do celów technologicznych i socjalnych,
- paliwa silnikowe (benzyna bezołowiowa, gaz LPG, olej napędowy) do zasilania pojazdów samochodowych i maszyn roboczych wykorzystywanych przy prowadzeniu prac,
- energia elektryczna do zasilania maszyn, urządzeń i oświetlenia technologicznego terenu prac.

Należy nadmienić, że woda dla celów socjalnych zużywana będzie w przewoźnych instalacjach sanitarnych, usytuowanych w obszarze prowadzenia prac. Ilość paliw silnikowych zużywanych w pojazdach służących do przywozu materiałów i surowców oraz do wywozu odpadów generowanych w czasie prowadzenia prac będzie zależna od odległości dzielącej teren objęty przedsięwzięciem a punktami, z których pobierane będą materiały i surowce oraz do których przekazywane będą odpady wytwarzane w ramach prowadzonych prac. W tej sytuacji nie jest możliwe nawet szacunkowe określenie ilości potrzebnych paliw silnikowych do zrealizowania przedsięwzięcia. Podobnie ilość paliw zużytych na obszarze realizacji przedsięwzięcia w silnikach maszyn roboczych i sprzętu budowlanego będzie od organizacji prac, możliwości prowadzenia prac za pomocą sprzętu zmechanizowanego (część robót wykonywana będzie ręcznie), szybkości uzyskiwania wymaganego efektu (np. stopnia utwardzenia podbudowy ulic, podsypek piaskowo-cementowych itp.). W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac materiały (asfalt drogowy, cement, beton, mieszanki asfaltowe, płyty betonowe, rury PCV, kształtki) oraz surowce (piasek, pospółka, kruszywo łamane) pochodzące spoza terenu budowy. Do realizacji przedsięwzięcia będą użyte wyłącznie materiały i surowce dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym i sanitarnym na podstawie uzyskanych atestów i certyfikatów.

Racjonalizacja rozwiązań technologicznych idzie w kierunku zmniejszenia pracochłonności pracy, zmniejszenia masy konstrukcji nośnych, zmniejszenia energochłonności i transportochłonności, wykorzystania miejscowych materiałów, ograniczenia w stosowaniu ciężkich maszyn budowlanych. A zatem, elementy ekonomiki wywierają szczególny wpływ na rozwiązania materiałowo-konstrukcyjne.

Istotne z punktu widzenia ochrony środowiska ilości wykorzystywanej energii, mediów, paliw i surowców dotyczyć będą fazy realizacji przedsięwzięcia. Szacunkowe zapotrzebowanie na podstawowe materiały i surowce niezbędne do realizacji inwestycji nie jest w tej chwili możliwe do oceny z uwagi na ciągle trwające prace projektowe w tym zakresie, natomiast przedmiotowe materiały nie będą wykorzystywały zasobów naturalnych z obszarów na których zlokalizowana jest inwestycja.

Prace związane z przebudową drogi, prowadzić będą także do zużycia następujących mediów, paliw i energii:

- woda do celów technologicznych i socjalnych,
- paliwa silnikowe (benzyna bezołowiowa, gaz LPG, olej napędowy) do zasilania pojazdów samochodowych i maszyn roboczych wykorzystywanych przy prowadzeniu prac,
- energia elektryczna do zasilania maszyn, urządzeń i oświetlenia technologicznego terenu prac.

Należy nadmienić, że woda dla celów socjalnych oraz technologicznych zużywana będzie z przewoźnych kontenerów tzw. mauzerów, usytuowanych w obszarze prowadzenia prac.

Energia elektryczna pozyskiwana będzie z własnego zespołu prądotwórczego napędzanego silnikiem spalinowym. Zastosowany zostanie agregat prądotwórczy o mocy ok. 50-100kW.

Etap eksploatacji.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia będzie wiązał się ze zużyciem:

- farb i rozpuszczalników służących do odnawiania elementów infrastruktury drogowej;

8) Rozwiązania chroniące środowisko.

Etap realizacji.

HAŁAS I DRGANIA.

W trakcie budowy emitowany będzie hałas powstały na skutek prowadzenia prac budowlanych. Źródłami hałasu będą:

- pojazdy ciężarowe obsługujące budowę;
- sprzęt ciężki (koparki, spychacze, równiarki, walce)
- ręczny sprzęt mechaniczny

W związku z powyższym, w celu ograniczenia emisji drgań i hałasu należy:

- prowadzić prace związane z emisją drgań i hałasu wyłącznie w porze dziennej;
- unikać jednoczesnej pracy maszyn i urządzeń, znajdujących się w niewielkiej odległości i emitujących dźwięk o dużym natężeniu;
- stosować odpowiedni sprzęt zgodny z wymogami przepisów prawa.

STAN JAKOŚCI POWIETRZA.

W fazie realizacji może nastąpić pogorszenie stanu jakości powietrza atmosferycznego w związku z: emisją niezorganizowaną pyłu podczas prowadzenia prac ziemnych; emisją spalin z silników pojazdów, maszyn i urządzeń; emisją substancji o nieprzyjemnym zapachu.

W celu ochrony przed wymienionymi czynnikami należy stosować się do następujących zaleceń:

- transport materiałów wydzielających odór należy przeprowadzić przy pomocy samochodów, których skrzynie ładunkowe posiadają plandeki ograniczające emisję oparów;
- materiały pyłące należy transportować samochodami, których skrzynie ładunkowe posiadają plandeki ograniczające pylenie;
- nie wytwarzać materiałów na miejscu budowy – należy stosować materiały wcześniej przygotowane w wytwórniach;
- należy stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności – w razie potrzeby stosować zraszanie;
- drogi dojazdowe winny być utrzymane w stanie ograniczającym pylenie;
- należy wyłączać silniki spalinowe w trakcie przerw pracy sprzętu, który napędzają.

WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE.

W trakcie realizacji inwestycji prace budowlane należy prowadzić z najwyższą ostrożnością, tak aby nie dopuścić do wprowadzenia zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. Zaplecze budowy wyposażone będzie w przenośne sanitariaty obsługiwane przez specjalistyczną firmę zajmującą się utylizowaniem ścieków pochodzących z tego typu urządzeń. Do gruntu nie będą odprowadzone żadne wody technologiczno-bytowe ani ścieki.

Obsługa techniczna sprzętu budowlanego powinna odbywać się w specjalnie do tego przeznaczonym miejscu, znajdującym się poza terenem budowy. Odpady należy gromadzić w specjalnie przeznaczonych do tego celu pojemnikach, które uniemożliwią przedostanie się substancji do wód. Wykonawca, w celu zapewnienia właściwego stanu ochrony środowiska, winien sporządzić projekt organizacji prac i placu budowy.

SZATA ROŚLINNA.

Drzewostan należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi i przesuszeniem bryły korzeniowej w pobliżu wykopów. W tym celu przewiduje się zastosowanie deskowań wokół pni drzew oraz zabezpieczenie ścian wykopów przy pomocy tkanin z surowców sztucznych lub naturalnych. Szczegółowe rozwiązania opracowane zostaną na etapie projektu budowlanego. Teren zajęty przez plac budowy należy w miarę możliwości ograniczyć, aby nie doprowadzić do nadmiernego niszczenia roślinności.

POWIERZCHNIA ZIEMI.

Ochrona powierzchni ziemi na etapie realizacji inwestycji wiąże się przede wszystkim z możliwie jak największym ograniczeniem zakresu robót i tymczasowego zajęcia terenu. W celu ochrony powierzchni ziemi należy:

- przewidzieć zagospodarowanie pozyskanego w trakcie robót ziemnych humusu;
- przewidzieć zagospodarowanie nadmiaru ziemi pochodzącej z wykopów;
- stosować maszyny budowlane utrzymane w dobrym stanie technicznym;
- prowadzić racjonalną gospodarkę odpadami gromadząc je w specjalnie przystosowanych pojemnikach, które uniemożliwią ich przeniknięcie do gleby.

Etap eksploatacji.

HAŁAS I DRGANIA.

Przyjęte technologie mają zapewnić jak największe ograniczenie natężenia emitowanego dźwięku. Parametry nawierzchni (równość, szorstkość) będą odpowiadały obowiązującym normom i przepisom budowlanym. Proponuje się stosowanie mas bitumicznych o niskiej frakcji uziarnienia, co wpływa na ograniczenie hałasu.

STAN JAKOŚCI POWIETRZA.

Nawierzchnia drogi spełniała będzie wszelkie parametry i wymogi techniczne (równość, szorstkość, pochylenie poprzeczne), co sprzyjało będzie jej samooczyszczeniu. W związku z tym emisja pyłów pochodzących z unosu wtórnego będzie niska i nie będzie zagrażała przekroczeniem norm jakości powietrza. Przebudowa drogi niewątpliwie wpłynie na usprawnienie ruchu samochodowego, gdyż będzie istniała możliwość szybkiego, ekonomicznego i bezpiecznego poruszania się pomiędzy sąsiednimi miejscowościami, co ograniczy liczbę spalin wydzielanych przez ruch kołowy.

Planowana inwestycja nie stanowi zagrożenia przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu.

FLORA.

Według serwisu Geoserwis GDOŚ na obszarze objętym inwestycją brak jest korytarzy ekologicznych oraz brak jest projektów korytarzy ekologicznych. Według serwisu Geoserwis GDOŚ w obrębie inwestycji nie będą znajdowały się żadne gatunki zwierząt objęte ochroną gatunkową.

Inwestycja nie znajduje się na terenach leśnych. Na terenie inwestycji nie występują również obszary na których standardy Jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Inwestycja nie znajduje się na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, uzdrowiskach ani obszarach ochrony uzdrowiskowej. Według dostępnych informacji granice inwestycji znajdują się w znacznej odległości od granic ww obszarów, w związku z powyższym inwestycja w żaden sposób nie będzie oddziaływać na obszary wymienione w niniejszym

punkcie. Pod kątem uwarunkowań przyrodniczo-krajoznawczych, obszar sąsiadujący z terenem inwestycji jest terenem rolnym i terenem zabudowy mieszkaniowej, na którym nie występują siedliska cennych zwierząt i roślin, podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Na terenie na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz w zasięgu jego oddziaływania nie znajdują się siedliska ani gatunki roślin, zwierząt i grzybów chronione zgodnie z ustawą o ochronie przyrody bądź inne elementy środowiska przyrodniczego lub walory krajobrazowe, które mogą zostać zniszczone w związku z realizacją bądź użytkowaniem przedmiotowej inwestycji"

WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE.

Odprowadzenie przedmiotowego odcinka odbywało się będzie za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych, zgodnie ze stanem istniejącym do wpustów deszczowych i kolejno do istniejącej kanalizacji oraz w tereny przyległe do istniejącej oraz projektowanej jezdni. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z przedmiotowego odcinka nie będzie miało znaczącego wpływu na wody powierzchniowe w związku z faktem, iż jest to jedynie przebudowa drogi po jej istniejącym śladzie. Ogólny stan gospodarki wodnej ulegnie zmianie, ze względu na przebudowę drogi. Wpływ inwestycji na wody gruntowe będzie znikomy. W okresie eksploatacji nie przewiduje się wahań ich poziomu.

Na etapie eksploatacji istnieje ryzyko wycieku substancji niebezpiecznych do gleby (np. płyny eksploatacyjne pojazdów). W takim przypadku należy dążyć do jak najszybszego usunięcia substancji przy użyciu specjalistycznego sprzętu oraz materiałów sorpcyjnych. W przypadku poważniejszych wycieków istotnym jest powiadomienie odpowiednich służb, które są kompetentne w zakresie likwidacji skutków podobnych zdarzeń.

9) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Etap realizacji inwestycji.

HAŁAS I DRGANIA.

Natężenie i zasięg emitowanego, w trakcie prowadzonych prac, hałasu związane są z rodzajem oraz ilością sprzętu, który zostanie użyty na budowie. W związku z brakiem możliwości oszacowania liczby, rodzaju oraz czasu pracy maszyn i urządzeń, odstępuje się w niniejszym opracowaniu od określenia poziomu natężenia hałasu oraz zasięgu jego oddziaływania w trakcie trwania robót budowlanych. Jednocześnie zaleca się stosowanie do zasad przytoczonych w pkt. 0 tego opracowania.

ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO.

Faza realizacji inwestycji jest źródłem emisji do powietrza atmosferycznego. Źródłem emisji niezorganizowanej pyłu są prowadzone prace ziemne związane z przekształcaniem podłoża – prowadzenie wykopów, składowanie ziemi pochodzącej z wykopów. Emisja pyłu do powietrza zależy przede wszystkim od zawartości frakcji ilastej w podłożu (poniżej 10 μm), prędkości wiatru, wilgotności gleby, opadów atmosferycznych. Emisja niezorganizowana pyłu w obszarze realizowanego przedsięwzięcia wiąże się z postępowaniem frontu robót. W chwili obecnej nie ma metodyki pozwalającej oszacować wielkość emisji oraz jej rozprzestrzenianie. Można stwierdzić, że zasięg emisji niezorganizowanej będzie niewielki i ograniczy się do terenu prowadzonych prac.

Spalanie oleju napędowego i benzyny w trakcie pracy sprzętu budowlanego będzie źródłem emisji substancji gazowych takich jak: tlenki azotu, tlenki siarki, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne oraz sadza. Wielkość emisji jest ściśle związana z ilością zużytego paliwa. Z uwagi na charakter pracy sprzętu drogowego emisja ta ma charakter emisji niezorganizowanej o niewielkim zasięgu oddziaływania.

W celu ograniczenia emisji należy stosować się do zapisów zamieszczonych w pkt. 0 niniejszego opracowania.

GOSPODARKA ŚCIEKOWA.

Do zanieczyszczenia wód w trakcie realizacji inwestycji może dojść na skutek wycieku substancji niebezpiecznych ze sprzętu utrzymanego w złym stanie technicznym. Określenie prawdopodobieństwa wystąpienia takiej sytuacji jest w praktyce niemożliwe do oszacowania. Dobra organizacja pracy oraz dbałość o zasób sprzętowy powinny skutecznie ograniczyć ryzyko podobnych zdarzeń.

Planowana inwestycja nie będzie w znaczący sposób oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne na etapie realizacji. Największe znaczenie w tym okresie będzie miał sposób odwadniania wykopów.

W związku z przewidywaną technologią prac nie przewiduje się ryzyka zanieczyszczenia wód podziemnych. Planowane wykopy nie będą sięgały daleko w głąb profilu glebowego – dominować będą przemieszczenia mas ziemnych na powierzchni. Roboty ziemne nie będą miały wpływu na spływ wód podziemnych.

Prawidłowa realizacja inwestycji wiąże się ze stosowaniem się do zaleceń przytoczonych w pkt. 0 niniejszego opracowania.

GOSPODARKA ODPADAMI.

W fazie budowy źródłami odpadów będą:

- roboty ziemne;
- zaplecze budowy

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

Powstające odpady zaliczane są wg katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, zgodnie z § 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów. Powstające odpady będą w odpowiedni sposób zagospodarowane lub poddane utylizacji (unieszkodliwieniu) zgodnie z Ustawą o odpadach. Ilość i rodzaj zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji dróg warunkuje szereg czynników. Najważniejszymi są: natężenie ruchu i jego rodzaj oraz kategoria dróg, przy czym w największym stopniu ilość i rodzaj odprowadzanych z dróg zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu. W trakcie eksploatacji jezdni nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Przewiduje się natomiast występowanie typowych odpadów komunalnych (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale), które powstają w wyniku użytkowania miejskich jezdni oraz chodników, w szczególności – wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowe drogi powstają na śladzie istniejących, wszystkie zanieczyszczenia, o których mowa powyżej na dzień dzisiejszy występują i są typowe dla terenów przylegających do szlaków komunikacyjnych.

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

Nawierzchnia po rozebraniu przekazana zostanie do wtórnego wykorzystania do budowy dróg. Humus i ziemia jako materiał naturalny nie zagrażający środowisku zostanie rozplantowany, a nadmiar wywieziony na miejsce wskazane przez Inwestora. Gruz z rozbiórek zostanie wywieziony na wysypisko

Przewidywane rodzaje odpadów, które zostaną wytworzone w trakcie realizacji przedsięwzięcia podano w poniższym zestawieniu. Zestawienie określa także sposób postępowania z poszczególnymi rodzajami odpadów. Część odpadów, które potencjalnie zostaną wytworzone, będzie mogła być przekazana osobom fizycznym na mocy przepisów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 kwietnia 2006 r. w sprawie listy odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym nie będącym przedsiębiorcami oraz dopuszczonych metod ich odzysku.

W przypadku omawianego przedsięwzięcia wytwórcą i posiadaczem odpadów będzie wykonawca robót budowlanych.

Odpad	Kod	Szacowa na ilość	Sposób postępowania
-------	-----	---------------------	---------------------

ODPADY INNE NIŻ NIEBEZPIECZNE			
Sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania, ubrania ochronne inne niż 15 02 02	15 02 03	~2,0 Mg	Unieszkodliwienie. Selekcja i odbiór przez wyspecjalizowaną firmę, posiadającą niezbędne pozwolenia i zajmującą się unieszkodliwianiem odpadów niebezpiecznych.
Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	~150 Mg	Wykorzystanie. Odpad może zostać wykorzystany do wykonania podsypek pod nawierzchnie lokalizowane na gruncie.
Drzewa i krzewy	17 02 01	~2000 Mg	Odzysk. Usunięte drzewa można przekazać osobom fizycznym w celu wykorzystania jako paliwo lub materiał budowlany.
Żelazo i stal.	17 04 05	~5,5 Mg	Odzysk. Odpad zostanie przetransportowany na teren bazy wykonawcy, a następnie przekazany do recyklingu w celach przemysłowych. Dopuszcza się także przekazanie odpadu osobom fizycznym.
Usunięty humus	17 05 04	~2500 Mg	Wykorzystanie. Zdjęty humus należy wykorzystać do urządzenia i zagospodarowania skarp nasypów. Nadmiar humusu można przekazać osobom fizycznym.
Ziemia z wykopów	17 05 06	~8500 Mg	Wykorzystanie. Masy ziemne uzyskane z wykopów należy wykorzystać do ukształtowania skarp i zagospodarowania terenu. Dopuszcza się przekazanie nadmiaru osobom fizycznym.
Niesegregowane odpady komunalne	20 03 01	~7 Mg	Składowanie. Odpady wywożone będą przez specjalistyczną firmę, posiadającą stosowne pozwolenia, zajmującą się odbiorem i składowaniem tego typu odpadów.

POWIERZCHNIA ZIEMI.

Etap realizacji wiązać się będzie z mechanicznym naruszeniem powierzchni gleby. Dodatkowo wystąpić mogą lokalne zanieczyszczenia górnej warstwy gleby. Skala i zasięg tych zjawisk są trudne do przewidzenia i zależą od sposobu prowadzenia robót budowlanych oraz ilości i struktury rodzajowej sprzętu przeznaczonego do ich wykonania. W związku z powyższym odstępuje się od ilościowego wyznaczania skali ingerencji i związanych z nią strat. Zwraca się uwagę, iż w celu ograniczenia oddziaływania negatywnych zjawisk oraz zmniejszenia zasięgu ich występowania należy stosować się do ustaleń zawartych w punkcie 0 niniejszej karty.

SKŁADOWANIE MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH.

Podczas realizacji inwestycji, wykonawca zobowiązany będzie do składowania materiałów w miejscach ustalonych z Inwestorem. Za miejsca wskazuje się obszary poszerzonego pasa drogowego (w sąsiedztwie skrzyżowań). Jeśli wskazane miejsca składowania materiałów będą niewystarczające, wykonawca zobowiązany będzie do wynajęcia odpowiedniej powierzchni przeznaczonej do magazynowania materiałów. Powierzchnia ta powinna być ona płaska i utwardzona, najlepiej utwardzona. Składowanie materiałów na powierzchniach takich jak trawa czy ziemia, wiąże się z koniecznością przeprowadzenia prac prowadzących do odtworzenia istniejących terenów poprzez usunięcie zbędnych elementów (odpadów, materiałów niewykorzystanych, nadających się do wbudowania na tej lub innej inwestycji), w razie potrzeby przeprowadzenie prac umożliwiających zregenerowanie się terenom zielonym (np. wertykulacja lub aeracja), ewentualne uzupełnienie terenu ziemią urodzajną, obsianie trawą.

Zaznacza się, że materiały należy składować w sposób właściwy, zgodnie z instrukcją producenta lub według zasad panujących na placu budowy. Załadowane na samochód lub przyczepę elementy powinny być odpowiednio zamocowane i zabezpieczone, aby w czasie transportu nie przemieszczały się ani nie spadały na drogę.

Etap eksploatacji.

HAŁAS I DRGANIA.

Obszary podlegające ochronie w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu, stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, leżące w sąsiedztwie zamierzenia inwestycyjnego. W analizie przyjęto dopuszczalne poziomy hałasu wyrażone równoważnym poziomem dźwięku A dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej:

- $L_{AeqD} = 61 [dB]$ – dla pory dnia,
- $L_{AeqN} = 56 [dB]$ - dla pory nocy.

Przebudowywana droga nie wpłynie na wzrost natężenia ruchu, w związku z tym nie przewiduje się wzrostu hałasu oraz drgań. Wręcz przeciwnie, realizacja nowej nawierzchni, ograniczenie prędkości poparte elementami usłojenia ruchu, wpłynie na ograniczenie hałasu i drgań.

ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO.

Źródłem emisji substancji będzie ruch pojazdów po przebudowywanej drodze. Emisja spalin jest zmienna w czasie, proporcjonalna do natężenia ruchu pojazdów, przy czym wpływ na nią ma natężenie ruchu komunikacyjnego oraz stan nawierzchni.

Planowana budowa i zastosowane technologie maksymalnie ograniczą imisję substancji do powietrza, co sprawia, iż nie przewiduje się możliwości przekroczenia wartości normatywnych.

Ogólny wpływ planowanej inwestycji na jakość powietrza atmosferycznego należy uznać za mało istotny.

GOSPODARKA ŚCIEKOWA.

Najistotniejszym sposobem działania na środowisko wodne w trakcie eksploatacji przebudowywanej drogi objętej opracowaniem będzie odprowadzanie wód opadowych. Wody opadowe będą odprowadzane do istniejących i projektowanych rowów przydrożnych. Biorąc pod uwagę niewielkie natężenie ruchu, należy stwierdzić, iż nie występuje konieczność zastosowania dodatkowych metod podczyszczania ścieków opadowych odprowadzanych z przedmiotowego odcinka drogi– stężenia zanieczyszczeń nie przekroczą wartości dopuszczalnych. W ramach inwestycji przewiduje się odprowadzenie ścieków opadowych z odwodnienia drogi, są to ścieki opadowe i roztopowe. Nie przewiduje się odprowadzenia ścieków przemysłowych lub bytowych.

Ścieki opadowe nie będą zawierać substancji szkodliwych o parametrach nie przekraczających następujących wartości:

- zawiesina – 100 mg/l
- węglowodory ropopochodne – 15 mg/l.

Inwestycja nie będzie miała wpływu na stan Jednolitej Części Wód Powierzchniowych i Jednolitej Części Wód Podziemnych na obszarze na którym będzie wykonywana. Co więcej, przedsięwzięcie nie naruszy ustaleń określonych w Planie gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Odry.

Planowane przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej dla JCWP, ze względu na przewidziane sposoby ochrony środowiska. Uporządkowanie gospodarki wodami opadowymi może się przyczynić do poprawy jakości wód powierzchniowych.

GOSPODARKA ODPADAMI.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Główne rodzaje odpadów powstających w czasie eksploatacji drogi to między innymi:

- odpady związane z konserwacją urządzeń;
- odpady komunalne wyrzucane z przejeżdżających pojazdów

Na obecnym etapie nie ma możliwości szczegółowego określenia ilości odpadów, które będą powstawały w wyniku eksploatacji.

Należy jednak przyjąć, iż będą to znikome ilości, które zostaną usunięte w trakcie prowadzenia działań związanych z bieżącym utrzymaniem drogi.

Sposób postępowania z odpadami powstającymi w fazie eksploatacji planowanego do przebudowy odcinka drogi.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Główne rodzaje odpadów powstających w czasie eksploatacji drogi to między innymi:

odpady komunalne, które powstają w wyniku użytkowania dróg, w szczególności wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów oraz odpady powstające z blisko występującej zieleni (liście, trawa, gałęzie).

Na obecnym etapie nie ma możliwości szczegółowego określenia ilości odpadów, które będą powstawały w wyniku eksploatacji. Należy jednak przyjąć, iż będą to znikome ilości, które zostaną usunięte w trakcie prowadzenia działań związanych z bieżącym utrzymaniem dróg.

W przypadku odpadów generowanych w czasie prowadzonych prac, wykonawca prac będzie zobowiązany, jako wytwórca, do zagospodarowania wytworzonych przez siebie odpadów i przekazania ich odpowiednim podmiotom zgodnie z art. 27 obowiązującej ustawy o odpadach (Dz. U. 2013 poz. 21 ze zm.).

ZANIECZYSZCZENIA POWIERZCHNI ZIEMI.

Przy zastosowaniu rozwiązań przedstawionych w punkcie 0 nie przewiduje się ryzyka zanieczyszczenia powierzchni ziemi. Na terenie planowanej inwestycji brak jest źródeł mogących potencjalnie spowodować tego typu zanieczyszczenia środowiska.

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

Nie dotyczy

11) Ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Na obszarze planowanej inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania nie istnieje ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2021.1973 z późn. zm.).

Na obszarze planowanej inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania nie istnieje ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej w wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia – dotyczy to tak obiektu objętego planowaną inwestycją, jak i wszystkich obiektów sąsiednich. Ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej nie występuje ze względu na charakter przedsięwzięcia.

Na obszarze planowanej inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania prawdopodobieństwo wystąpienia katastrofy naturalnej jest bliskie zeru, a planowana inwestycja może jedynie przyczynić się do sprawniejszej likwidacji skutków tejże. Dane historyczne każą przyjąć, iż ryzyko jest statystycznie nieistotne. Mogące okazjonalnie wystąpić gwałtowne zjawiska pogodowe, bądź inne zdarzenia związane z działaniem sił natury, nie wyczerpują definicji katastrofy naturalnej.

12) Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Lokalizacja znajduje się w znacznej odległości od granic państwa, nie ma możliwości występowania transgranicznego oddziaływania w związku z zamierzoną inwestycją.



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

Na terenie inwestycji nie występują inwazyjne gatunki roślin. Na obszarze inwestycji nie ma istniejących szlaków migracji zwierząt, ponadto ich wykonanie nie jest konieczne. Inwestycja w żaden sposób nie będzie przyczyniała się do zabijania zwierząt na placu budowy oraz drogach dojazdowych, co więcej roboty przygotowawcze terenu będą odbywały się poza okresem lęgowym zwierząt oraz podczas poszczególnych etapów prac zachowana będzie szczególna ostrożność. Ukształtowanie terenu nie przewiduje tworzenia się zastoisk wodnych, co ogranicza tworzenie się siedlisk rozrodczych zwierząt. Przewiduje się weryfikację rzeczywistego zasiedlenia terenów inwestycyjnych przez płazy i gady na etapie rozpoczęcia prac, przegląd placu budowy w tym wykopów, rowów w poszukiwaniu uwięzionych zwierząt.

W otoczeniu analizowanego przedsięwzięcia, znajdują się następujące formy ochrony przyrody:

Rezerwaty

- Płużnica – 14,4km
- Hubert Otulina –15,0 km
- Hubert – 15,7 km

Parki Krajobrazowe

- Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą - otulina – 21,22 km
- Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą – 21,224 km
- Park Krajobrazowy Góra Św. Anny - otulina – 25,27 km

Obszary chronionego krajobrazu

- Lasy Stobrowsko - Turawskie – 7,52 km

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

- Park w Reptach i dolina rzeki Dramy – 10,79km
- Park w Reptach i dolina rzeki Dramy – 11,50km
- Mostki – 11,78km

14) Informacja o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Na obszarze planowanej inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania nie są planowane, także w zakresie innych procesów inwestycyjnych, prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

15) Akty prawne.

- 1) Ustawa 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. 2022.1029 z późn. zm.].
- 2) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody [Dz. U. 2022.916 z późn. zm.].
- 3) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko [tekst jednolity: Dz. U. 2022.1071].
- 4) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska [Dz. U. 2005.263.2202, zmieniony przez Dz. U. 2007.105.718].
- 5) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [tekst jednolity: Dz. U. 2014.112].
- 6) Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej [Dz. U. 2016.138].
- 7) Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów [Dz. U. nr 2020.10].

- 8) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku [Dz. U. nr 2016.93].
- 9) Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach [Dz. U. 2022.699 z późn. zm.].
- 10) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. prawo ochrony środowiska [Dz. U. 2021.1973 z późn. zm.].
- 11) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu [Dz. U. 2010.16.87].
- 12) Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych [Dz. U. 2022.176 z późn. zm.].
- 13) Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne [Dz. U. 2022.2233 z późn. zm.]

Wykonała :
mgr inż. Joanna Galant