



Rzeczyca, dnia 27 czerwca 2016 r.

UG.RGO.6220.8.2016.EKS

DECYZJA

Decyzja stała się ostateczna
w dniu 26.07.2016
podpis
INSPEKTOR DS. ROLNICTWA
I OCHRONY ŚRODOWISKA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.) w związku z art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84, art. 85 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 (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 353) oraz § 3 ust. 1 pkt. 60, Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Gminę Rzeczyca w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na:

„Rozbudowie drogi gminnej Nr 116111E o długości 2530 m na odcinku Roszkowa Wola-Pograszyn do m. Jeziorzec, Gmina Rzeczyca powiat tomaszowski, woj. łódzkie” w ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego pn. „Stworzenie ciągu komunikacyjnego z infrastrukturą towarzyszącą, łączącego drogę powiatową Nr 4310E w miejscowości Roszkowa Wola z drogą wojewódzką nr 726 w miejscowości Wiechnowice”.

Wójt Gminy Rzeczyca

1. Stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na:

„Rozbudowie drogi gminnej Nr 116111E o długości 2530 m na odcinku Roszkowa Wola-Pograszyn do m. Jeziorzec, Gmina Rzeczyca powiat tomaszowski, woj. łódzkie” w ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego pn. „Stworzenie ciągu komunikacyjnego z infrastrukturą towarzyszącą, łączącego drogę powiatową Nr 4310E w miejscowości Roszkowa Wola z drogą wojewódzką nr 726 w miejscowości Wiechnowice”.

2. Określa warunki realizacji przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę uwarunkowania, o których mowa w art. 63 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.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi gminnej nr 116111E Roszkowa Wola – Pograszyn do m. Jeziorzec na odcinku o długości 2530 m. Droga jest zlokalizowana na terenie gminy Rzeczyca w powiecie tomaszowskim.

Obecnie droga na całym projektowanym odcinku ma nawierzchnię z kruszywa łamanego przemieszanego z ziemią o szerokości od 3,70 m do 4,00 m. Stan nawierzchni jest zły. Aktualnie droga nie ma poboczy. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi znajdują się urządzenia uzbrojenia terenu: naziemna sieć energetyczna, kable teletechniczne i wodociągi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na:

- poszerzeniu pasa drogowego,
- poszerzeniu jezdni do 5,0 m,
- wykonaniu nowej, bitumicznej warstwy ścieralnej na całej powierzchni jezdni rozbudowywanego odcinka drogi wraz z wykonaniem warstwy wiążącej,
- wykonaniu obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m utwardzonych kruszywem łamanym,
- przebudowie istniejących zjazdów z dostosowaniem do nowej rzędnej jezdni o projektowanej nawierzchni z kruszywa łamanego,
- odmuleniu i obustronnym wyprofilowaniu rowów przydrożnych,
- budowie przepustu pod drogą powiatową zlokalizowaną na dz. nr 372/1,
- oznakowaniu pionowym i poziomym,
- usunięciu kolizji z siecią wodociągową poprzez przebudowę ok. 50 m sieci wodociągowej.

Głównymi celami przedsięwzięcia są:

- upłynnienie ruchu komunikacyjnego,
- poprawa jakości istniejącej infrastruktury,
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu, w tym pieszych,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów silnikowych,
- zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów silnikowych,
- zmniejszenie strat czasu i redukcję czasu podróży,
- zmniejszenie kosztów utrzymania drogi,
- poprawa systemu odwodniania drogi w celu uniknięcia zalewania sąsiadujących terenów
- poprawa komfortu jazdy,
- pobudzenie aktywności gospodarczej.

Na etapie budowy występować będzie zużycie oleju napędowego przez sprzęt samojezdny w ilościach analogicznych jak dla placów budowy oraz niewielkie zużycie wody. Nie przewiduje się wykorzystania wody do utrzymania drogi. Ponadto na etapie budowy nastąpi zużycie materiałów budowlanych, koniecznych do zrealizowania przedmiotowej przebudowy, tj. materiały masowe i prefabrykaty: kruszywa, beton, mieszanki z betonu asfaltowego, prefabrykaty przepustów.

Realizacja przedmiotowego projektu w trakcie trwania inwestycji nie będzie miała znaczącego oddziaływania na stan środowiska naturalnego. W analizie wpływu robót budowlanych w trakcie realizacji projektu na środowisko uwzględniono m. in.:

- wpływ hałasu – w trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe uciążliwości hałasowe związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie charakteryzował się niskim poziomem uciążliwości,
- wpływ emisji spalin – w trakcie realizacji projektu mogą wystąpić okresowe uciążliwości związane z emisją spalin z pracujących maszyn i urządzeń oraz emisją pyłu związaną z prowadzonymi pracami budowlanymi jednak nie będą one przekraczały dopuszczalnych norm. Uciążliwości te ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.. Dla zminimalizowania tego wpływu Wykonawca robót będzie użytkował sprzęt zgodnie z wymogami BHP,
- naruszenie powierzchni terenu i szaty roślinnej – realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną na naruszenie szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji projektu,
- wytwarzanie odpadów – w trakcie budowy drogi powstaną odpady z grupy 17: odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych).

Na podstawie przedstawionej dokumentacji dotyczącej emisji zanieczyszczeń i innych uciążliwości do środowiska związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji stwierdzono, że nie ma przesłanek do stwierdzenia możliwości występowania istotnych oddziaływań na środowisko.

Dodatkowo inwestor planuje podjęcie następujących działań mających na celu ograniczenie oddziaływania na środowisko w fazie planowania i realizacji projektowanej drogi poprzez:

- dobór lokalizacji zaplecza budowy poza terenami prawnie chronionymi, chronionej fauny i flory oraz krajobrazu,
- ograniczenie do minimum przekształceń elementów przyrodniczych, w tym ukształtowania terenu,
- wykonanie prac zgodnie z wymogami bezpieczeństwa i higieny pracy – pracownicy mają stosować środki ochrony indywidualnej:
 - podstawowe: ubrania, kamizelki w kolorze ostrzegawczym z elementami odblaskowymi,
 - specjalistyczne: kaski ochronne, ochronniki słuchu, rękawice antywibracyjne,
- wyposażenie sprzętu technicznego w gaśnice przeciwpożarowe i apteczki pierwszej pomocy,

- na terenie budowy w miejscu wydzielonym i oznaczonym będzie znajdować się podstawowy sprzęt przeciwpożarowy (gaśnice, tłumice) oraz apteczka pierwszej pomocy,
- zabezpieczenie przed uszkodzeniem lub zniszczeniem roślinności znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru prac,
- prowadzenie prac ziemnych po stwierdzeniu braku w ich zasięgu lęgów ptaków mogących ulec zniszczeniu lub rozpocząć takie prace poza okresem lęgowym,
- prowadzenie prac związanych z wycinką drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków,
- zabezpieczenie terenu budowy przed możliwością dostania się zwierząt,
- unikanie długotrwałej ekspozycji wykopów oraz systematyczne sprawdzanie istniejących (przypadkowo uwięzione w wykopie żywe zwierzęta będą bezpiecznie przenoszone poza strefę prowadzonych prac),
- przemieszczanie wszystkich materiałów transportem kołowym oraz urządzeniami dostosowanymi do danego rodzaju materiału,
- użycie sprzętu, którego moc akustyczna nie przekracza wymaganych poziomów,
- użycie maszyn i urządzeń, których stan techniczny nie budzi zastrzeżeń,
- regularna kontrola stanu technicznego wykorzystywanych maszyn,
- prowadzenie prac w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00 w celu zmniejszenia oddziaływania akustycznego (prace poza tymi godzinami będą prowadzone tylko w uzasadnionych przypadkach spowodowanych koniecznością zachowania procesów technologicznych),
- wyłączenie silników maszyn i urządzeń w trakcie postoju, bądź załadunku,
- zaplecze budowy będzie wyposażone w sorbenty oraz środki neutralizujące substancje ropopochodne,
- w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą podejmowane niezbędne działania mające na celu minimalizowanie uciążliwości wynikających z nadmiernego pylenia i emisji substancji lotnych – sypkie materiały będą transportowane samochodami wyposażonymi w opony ograniczające pylenie (plandeki do przykrycia skrzyni ładunkowej lub przyczepy samochodu), a w przypadku transportowania ziemi i gleby będzie stosowane zraszanie,
- utrzymanie porządku na terenie budowy poprzez umieszczenie odpowiedniej ilości pojemników na odpady,
- wyznaczenie miejsca na składowanie odpadów innych niż niebezpieczne powstałych wskutek wykopów oraz odpady typu komunalnego – wytworzone odpady będą magazynowane selektywnie, w wyznaczonym miejscu, w odpowiednich oznakowanych pojemnikach lub kontenerach w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska,
- wytworzone odpady niebezpieczne będą magazynowane w pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników umieszczonego w nich odpadu, posiadających szczelne zamknięcie zabezpieczające przed ewentualnym przedostaniem się odpadów do środowiska,
- odpady będą przekazywane sukcesywnie, nie dopuszczając do ich nadmiernego nagromadzenia, do najbliższej położonego miejsca, w którym mogą być przetworzone,
- zastosowanie odpowiednich technologii oraz środków organizacyjnych w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami,
- grunt czynny biologicznie (humus) zostanie na czas budowy złożony w hałdach, a po zakończeniu prac zostanie wykorzystany do rekultywacji terenu sąsiadującego z drogą – ewentualny nadmiar mas ziemnych zostanie przekazany odpowiednim służbom w celu zagospodarowania zgodnie z prawem,
- ograniczenie do koniecznego minimum wynikającego z odpowiednich przepisów wycinki drzew,
- odpady komunalne, zużyty materiał mineralno-bitumiczny, odpady demontowanych instalacji, złomu, gruzu, materiałów izolacyjnych będą przekazane na wysypisko odpadów.

W związku z rozbudową drogi zachodzi konieczność usunięcia następujących drzew:

1. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 76 cm, 77 cm (drzewo o dwóch oddzielnych pniach)
2. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 286 cm
3. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 271 cm
4. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 68 cm, 51 cm, 62 cm, 70 cm (drzewo o 4 oddzielnych pniach)
5. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 305 cm
6. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 210 cm, 78 cm (drzewo o dwóch oddzielnych pniach)
7. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 345 cm
8. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 352 cm

W ramach działań kompensacyjnych wynikających z konieczności usunięcia drzew, zostaną przeprowadzone nowe nasadzenia. Nasadzenia kompensacyjny zostaną zrealizowane w pasie drogowym przedmiotowej drogi w liczbie 2 nowe drzewa za jedno usuwane. Do nasadzeń wykorzystane będą rodzime gatunki miododajne z pośród następujących: klon zwyczajny, klon polny, klon jawor, lipa drobnolistna, lipa szerokolistna. Dobór gatunków uwzględnić będzie warunki siedliskowe.

W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i będą miały charakter odwracalny.

Z treści karty informacyjnej przedmiotowego przedsięwzięcia wynika, że na etapie realizacji nie wystąpią zagrożenie związane z sytuacjami awaryjnymi, które mogłyby skutkować negatywnym wpływem na środowisko, a także na zdrowie i życie ludzi. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).

Z treści karty informacyjnej nie wynika by przedmiotowe przedsięwzięcie miało wywierać wpływ na obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży, obszarami górkimi oraz leśnymi. Ponadto z przedłożonej dokumentacji nie wynika, by przedmiotowe przedsięwzięcie miało wywierać wpływ na obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.).

Najbliższymi obszarami chronionymi są:

- obszar specjalnej ochrony Dolina Pilicy PLB140003 – graniczy,
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Dolnej Pilicy PLH140016 – 0,25 km,
- Spalski Park Krajobrazowy – 0,3 km, graniczy z otuliną parku,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki – 1,5 km.

Przedsięwzięcie z uwagi na rodzaj, charakterystykę i niewielką skalę, nie będzie miało znacząco negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność sieci obszarów Natura 2000.

Inwestycja leży poza obszarem o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Gęstość zaludnienia dla gminy Rzeczyca wynosi 44 os/km² (według GUS z 2014 r.).

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących, a także uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Eksploatacja projektowanej inwestycji, przy założeniach przyjętych w karcie informacyjnej dołączonej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Ponadto stwierdza się brak transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na położenie planowanego przedsięwzięcia w centralnej Polsce.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

Planowana Inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskim kodem PLRW200019254799 o nazwie Pilica od Wolbórki do Drzewiczki oraz na obszarze jednolitych części wód podziemnych o nazwie Nr JCWPd: 82. Cały obszar JCWPd 82 leży w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych 404 Koluszki – Tomaszów.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych JCW, zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko. Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny i mało znaczący.

Uzasadnienie

W dniu 17 czerwca 2016 r. na wniosek Gminy Rzeczyca, zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na: **„Rozbudowie drogi gminnej Nr 116111E o długości 2530 m na odcinku Roszkowa Wola-Pograszyn do m. Jeziorzec, Gmina Rzeczyca powiat tomaszowski, woj. łódzkie” w ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego pn. „Stworzenie ciągu komunikacyjnego z infrastrukturą towarzyszącą, łączącego drogę powiatową Nr 4310E w miejscowości Roszkowa Wola z drogą wojewódzką nr 726 w miejscowości Wiechnowice”.**

Przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i wymienione jest w § 3 ust. 1, pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Stosownie do zapisów art. 64 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, w dniu 17 czerwca 2016 r. organ pismem Nr UG.RGO.6220.8.2016.EKS wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i pismem Nr UG.RGO.6220.8.2016.EKS do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tomaszowie Maz. o wyrażenie opinii, czy dla planowanego przez inwestora przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem nr WOOS.-I.4240.580.2016.MGr/GS z dnia 23 czerwca 2016 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na **„Rozbudowie drogi gminnej Nr 116111E o długości 2530 m na odcinku Roszkowa Wola-Pograszyn do m. Jeziorzec, Gmina Rzeczyca powiat tomaszowski, woj. łódzkie” w ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego pn. „Stworzenie ciągu komunikacyjnego z infrastrukturą towarzyszącą, łączącego drogę powiatową Nr 4310E w miejscowości Roszkowa Wola z drogą wojewódzką nr 726 w miejscowości Wiechnowice”** nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tomaszowie Maz. w piśmie nr PPIS-ZNS-470/42/16 z dnia 27 czerwca 2016 r. poinformował, że nie widzi potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia.

Po przeprowadzeniu analizy projektowanego przedsięwzięcia, uwzględniając łącznie uwarunkowania wymienione w art. 63 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, Wójt Gminy Rzeczyca

podzielił opinię wyrażoną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tomaszowie Mazowieckim i w dniu 28 czerwca 2016 r. wydał postanowienie Nr UG-RGO.6220.8.2016.EKS o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Mając powyższe na względzie, organ postanowił jak na wstępie.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie wniesienie odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Piotrkowie Tryb. za pośrednictwem Wójta Gminy Rzeczyca w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.



WOJTA
Mark K
Marek Kaźmierczyk

Załącznik :

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują :

1. Inwestor Gmina Rzeczyca
2. Strony postępowania
poprzez publikację w BIP i tablicy ogłoszeń
Urzędu Gminy w Rzeczyca oraz na tablicach
ogłoszeń sołectw: Roszkowa Wola i Jeziorzec
3. a/a



Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi gminnej nr 116111E klasy D w lokalizacji od km 0+000 do km 2+530. tj. od drogi powiatowej 4310E Zawady -Rzeczyca – gr. woj. maz. (Domaniewice) do skrzyżowania w m. Jeziorzec w ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego pn: "Stworzenie ciągu komunikacyjnego z infrastruktura towarzyszącą, łączącego drogę powiatową nr 4310E w miejscowości Roszkowa Wola z drogą wojewódzką nr 726 w miejscowości Wiechnowice.". Początek rozbudowy zlokalizowano w osi drogi powiatowej - działka ewidencyjna nr 372/1 obręb Roszkowa Wola, a koniec w m. Jeziorzec działka ewidencyjna nr 53/1 obręb Jeziorzec. Droga po rozbudowaniu będzie miała kategorię L. Obecnie droga na całym projektowanym odcinku ma nawierzchnię z kruszywa łamanego przemieszanego z ziemią o szerokości 3,70 do 4,00 m. Stan nawierzchni jest zły. Aktualnie droga nie ma poboczy. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi znajdują się urządzenia uzbrojenia terenu: naziemna sieć energetyczna, kable teletechniczne i wodociągi.

Przedsięwzięcie polegać będzie na:

- poszerzeniu pasa drogowego,
- poszerzeniu jezdni do 5,0 m,
- wykonaniu nowej, bitumicznej warstwy ścieralnej na całej powierzchni jezdni rozbudowywanego odcinka drogi wraz z wykonaniem warstwy wiążącej,
- wykonaniu obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m utwardzonych kruszywem łamanym,
- przebudowie istniejących zjazdów z dostosowaniem do nowej rzędnej jezdni o projektowanej nawierzchni z kruszywa łamanego,
- odmuleniu i obustronnym wyprofilowaniu rowów przydrożnych,
- budowie przepustu pod drogą powiatową zlokalizowaną na dz. nr 372/1,
- oznakowaniu pionowym i poziomym,
- usunięciu kolizji z siecią wodociągową poprzez przebudowę ok. 50 m sieci

Rozbudowa ma na celu poprawienie dostępności komunikacyjnej tej części gminy oraz upłynnienie ruchu pomiędzy miejscowościami Roszkowa Wola, Jeziorzec, Gustawów, Rzeczyca, na czym skorzystają przede wszystkim mieszkańcy północno-wschodniej części gminy. Inwestycja obejmie również wymianę fragmentu wodociągu, który koliduje z przebudowywaną drogą.

Planowane przedsięwzięcie jest przedsięwzięciem lokalnym, ponieważ zamyka się w granicach jednej gminy, dotyczy drogi gminnej oraz, poprzez usprawnienie komunikacji, będzie miało duży wpływ na poprawę jakości życia mieszkańców gminy Rzeczyca.

Rozbudowa opisywanego odcinka planowana jest na odcinku Roszkowa Wola – Pograszyn do m. Jeziorzec, obejmując swym zasięgiem działki położone na gruntach oznaczonych nr ewidencyjnym:

OBRĘB ROSZKOWA WOLA :

372/1	308/3	307/1	310	306	296	305	304/2	304/1	303	302	309	295
294	293	301	292	291	290	588	587	586	300	299	585/1	584
280	279	278/1	273	272	271/1	271/2	298	297	212/1	238	270	269
268	267	266	76	237	236	235	75	73	72	234/1	234/5	234/3

71	70/1	69	68	67	66	65	233	231	228	64/6	63	62	
	61	60	59	58	57	56	55	227	226	54	53	52/6	
	52/5	225	224/1	52/5	51	50	403	148/1					
OBREB JEZIORZEC:													
83	84	82	85	61	86	71	60	165/2	174	175	89	90	53/1
	87												

Bilans powierzchni terenu dla rozwiązań drogowych wynosi odpowiednio:

- dla jezdni – 12 700 m²,
- dla pobocza – 3 800 m².

Łącznie droga po rozbudowie będzie zajmować 16 500 m².

Droga przebiega przez tereny częściowo zabudowane, rolniczo - sadownicze oraz w niewielkim stopniu – leśne.

Obecnie droga na całym projektowanym odcinku ma nawierzchnię z kruszywa łamanego przemieszanego z ziemią o szerokości od 3,70 do 4,00 m. Stan nawierzchni jest zły. W trakcie inwentaryzacji odcinka drogi stwierdzono ubytki nawierzchni na krawędziach jezdni oraz lokalne odkształcenia w przekroju poprzecznym i podłużnym. Obecnie droga jest remontowana na bieżąco kruszywem łamanym.

Droga przenosi głównie ruch lokalny. Komunikuje bezpośrednio przyległe do niej oraz pobliskie miejscowości z drogami powiatowymi oraz wojewódzką nr 726 a dalej z drogą DK 48 i S8. Drogą nie odbywa się komunikacja zbiorowa.

Planowana Inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskim kodem PLRW200019254799 o nazwie Pilica od Wolbórki do Drzewiczki.

Przy ustalaniu celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych brano pod uwagę aktualny stan JCWP w związku z wymaganym zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną (RDW) warunkiem niepogarszania ich stanu. Dla jednolitych części wód, będących obecnie w bardzo dobrym stanie/potencjale ekologicznym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu/potencjału. Ponadto ustalając cele, uwzględniano także różnicę pomiędzy naturalnymi, a silnie zmienionymi oraz sztucznymi częściami wód. Dla naturalnych części wód celem będzie osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego, dla silnie zmienionych i sztucznych części wód – co najmniej dobrego potencjału ekologicznego. Ponadto w obydwu przypadkach, w celu osiągnięcia dobrego stanu/potencjału, konieczne będzie dodatkowo utrzymanie co najmniej dobrego stanu chemicznego.

Omawiana JCWP znajduje się w obszarze dorzecza Wisły. Jest to naturalna część wód, której stan został oceniony jako zły. Celem środowiskowym dla tego obszaru jest osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego oraz utrzymani co najmniej dobrego stanu chemicznego (stan na 29 stycznia 2015 r.).

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarze jednolitych części wód podziemnych o nazwie Nr JCWPd: 82. Cały obszar JCWPd 82 leży w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych 404 Koluszki – Tomaszów. Zgodnie z aktualnym „Monitoringiem jakości wód podziemnych” z 2012 r. stan analizowanych wód był dobry zarówno w aspekcie chemicznym jak i jakościowym.

Zgodnie z definicją umieszczoną w RDW dobry stan wód podziemnych oznacza stan osiągnięty przez część wód podziemnych, jeżeli zarówno jej stan ilościowy, jak i chemiczny jest określony, jako co najmniej „dobry”. RDW w art. 4 przewiduje dla wód podziemnych następujące główne cele środowiskowe:

- zapobieganie lub ograniczenia dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych,
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych,

- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego w skutek działalności człowieka.

Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu.

Czynnikiem stanowiącym największe zagrożenie dla stanu jakości wód powierzchniowych oraz podziemnych jest presja antropogeniczna, której stałe oddziaływanie powoduje stopniowe pogarszanie się stanu wód oraz ich degradację. Głównymi czynnikami zanieczyszczenia środowiska wodnego są: znaczący pobór na cele bytowe i gospodarcze; odprowadzanie niedostatecznie oczyszczonych ścieków, w dużej mierze komunalnych, do wód powierzchniowych lub do ziemi; spływy obszarowe z rolnictwa obciążone związkami biogennymi oraz niewłaściwie wykonywanie zabiegów agrotechnicznych; niedostateczna infrastruktura odprowadzania wód opadowych roztopowych, zwłaszcza z terenów miast.

Zgodnie z załącznikiem nr 1 do Programu wodno-środowiskowego kraju, rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych oraz jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych do 2015 roku.

Planowana Inwestycja nie będzie miała wpływu na wypełnienie celów, ponieważ Inwestor zakłada dla rozbudowy drogi zastosowanie rozwiązań techniczno-technologicznych (przewidziano zabezpieczenia) wykluczających ryzyko dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych i powierzchniowych, polegające na:

- utwardzeniu nawierzchni komunikacyjnych i placów manewrowo-postojowych eliminując możliwość migracji zanieczyszczeń w podłoże,
- odpowiednim zaprojektowaniu odprowadzenia z utwardzonej drogi, które nie będzie kierowało wód opadowych na sąsiednie działki,
- czasowym magazynowaniu odpadów w specjalnych pojemnikach, zabezpieczonych przed działaniem warunków atmosferycznych, a także wywóz odpadów poza granice działki przez uprawnione jednostki,

Wymienione powyżej działania zmierzać będą do skutecznej ochrony środowiska gruntowo-wodnego na terenie rozpatrywanego obiektu oraz terenów do niego przyległych. Użytkowanie urządzeń zainstalowanych na terenie drogi zgodnie z ich przeznaczeniem gwarantować będzie, że rozpatrywany obiekt nie będzie miał negatywnego wpływu na wody powierzchniowe i podziemne.

Projektowana droga jest obiektem, który nie wymaga zaopatrzenia w wodę ani do celów technologicznych ani na cele socjalne. W obiekcie tym nie będzie pracowała na stałe obsługa. W związku z tym do projektowanego obiektu nie będzie wykonywane przyłącze wodociągowe ani też nie będzie wykonywane przyłącze kanalizacji sanitarnej.

Potencjalne zanieczyszczenie wód powierzchniowych oraz wód podziemnych płytkiego krążenia na etapie budowy mogłoby nastąpić w wyniku rozlewów substancji ropopochodnych, stosowanych w maszynach i urządzeniach budowlanych, bądź złego magazynowania materiałów zawierających substancje szkodliwe – metale ciężkie, bituminy itp., dlatego w trakcie prowadzenia prac budowlanych niezbędne jest zapewnienie właściwej organizacji placu budowy i odpowiednie składowanie na nim materiałów budowlanych. Właściwe zabezpieczenie leży w gestii wykonawcy robót; prawidłowa organizacja prac pozwoli na zabezpieczenie powierzchni terenu, a w konsekwencji także wód powierzchniowych i podziemnych przed możliwością zanieczyszczenia.

Wykonawca będzie również zobowiązany do używania takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu na jakość wykonywanych robót i na środowisko. Do obowiązków Wykonawcy będzie też należało zapewnienie bezpiecznego i odpowiedniego transportu

materiałów na plac budowy. Wszystkie środki transportu używane przez Wykonawcę powinny posiadać odpowiednie zezwolenia oraz aktualne badania techniczne.

Lokalizacja planowanej drogi nie będzie kolidowała z wodami powierzchniowymi.

Na etapie budowy przedsięwzięcia, na plac budowy woda będzie dowożona w odpowiednich zbiornikach i wykorzystywana na cele socjalne oraz na potrzeby prowadzonych prac budowlanych. Natomiast, aby zapewnić zaplecze sanitarne na placu budowy, przewidziano zastosowanie przewoźnych toalet. Kabin tego typu są wykonane z twardego polipropylenu odpornego na uszkodzenia mechaniczne. Zbiorniki na fekalia powinny być opróżnianie w miarę potrzeb przez uprawnioną do tego firmę, a ścieki wywożone na oczyszczalnię ścieków. Takie zaplecze sanitarne placu budowy nie będzie powodowało zagrożenia zanieczyszczenia gruntu, wód powierzchniowych czy podziemnych.

W celu zabezpieczenia przed dostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i dalej do wód podziemnych wykopy podczas etapu budowy będą niezwłocznie zasypywane bądź zostaną uszczelnione, aby nie zbierała się w nich woda opadowa.

Prawidłowa eksploatacja drogi nie będzie powodowała negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne. Konserwacja drogi będzie wykonywana okresowo przez dojeżdżające osoby. Na potrzeby działania drogi nie będzie pobierana woda ani też przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z powstawaniem ścieków technologicznych czy socjalnych.

Jedyny potencjalny wpływ na wody powierzchniowe i podziemne będą miały wody opadowe odprowadzane z terenu drogi. Odprowadzanie wód opadowych z terenów przedsięwzięcia będzie odbywało się przez odpowiednio zaprojektowane odprowadzenie, które nie będzie kierowało wód opadowych na sąsiednie działki.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest wymagane prowadzenie stałego monitoringu wód podziemnych. Eksploatacja drogi nie będzie miała wpływu na wody powierzchniowe i podziemne.

W ramach prac planowana jest rozbudowa istniejącej drogi gminnej w ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego pn: "Stworzenie ciągu komunikacyjnego z infrastruktura towarzyszącą, łączącego drogę powiatową nr 4310E w miejscowości Roszkowa Wola z drogą wojewódzką nr 726 w miejscowości Wiechnowice.". Przedmiotem przedsięwzięcia jest:

- poszerzenie pasa drogowego,
- poszerzenie jezdni do 5,0 m,
- wykonanie nowej, bitumicznej warstwy ścieralnej na całej powierzchni jezdni rozbudowywanego odcinka drogi wraz z wykonaniem warstwy wiążącej,
- wykonanie obustronnych poboczy szer. 0,75 m utwardzonych kruszywem łamanym,
- przebudowa istniejących zjazdów z dostosowaniem do nowej rzędnej jezdni o projektowanej nawierzchni z kruszywa łamanego,
- odmulenie i wyprofilowanie obustronne rowów przydrożnych,
- budowę przepustu pod drogą powiatową oraz pod drogą ziemną zlokalizowaną na dz. nr 372/1.
- oznakowanie pionowe i poziome,
- usunięcie kolizji z siecią wodociągową poprzez przebudowę ok. 50 m sieci wodociągowej.

W wyniku prowadzonych prac nastąpi czasowe, krótkoterminowe przekształcenie roślinności poboczy i skrajnych części pasa drogowego. W wyniku pojawienia się litych i otwartych połaci ziemi, piasku, zajdzie zjawisko wkraczania roślinności stadiów inicjalnych, roślinności piaszczystej, roślinności ciepłolubnej (takie gatunki jak: chaber reński, rozchodnik, macierzanka, wiesiołek). Są to zbiorowiska cenne dla owadów zapylających i ciepłolubnych muchówek, błonkówek, motyli, chrząszczy. W wyniku dotychczasowego utrzymania drogi i

poboczy, ekstensywnej gospodarki rolnej, zastępcze zbiorowiska roślinne powrócą do obecnej fazy szaty roślinnej.

Wykaz drzew przeznaczonych do usunięcia, wraz z podaniem obwodu pnia:

1. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 76 cm, 77 cm (drzewo o dwóch oddzielnych pniach)
2. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* - 286 cm
3. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* - 271 cm
4. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* - 68 cm, 51 cm, 62 cm, 70 cm (drzewo o 4 oddzielnych pniach)
5. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* - 305 cm
6. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* - 210 cm, 78 cm (drzewo o dwóch oddzielnych pniach)
7. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 345 cm
8. Grochodrzew *Robinia pseudoacacia* – 352 cm

Na rosnących drzewach przeznaczonych do usunięcia oraz drzewach i krzewach najbliższych planowanej inwestycji nie wykazano występowania chronionych gatunków grzybów, roślin oraz zwierząt. W związku z tym nie zachodzi konieczność występowania do właściwych organów o decyzje na odstępstwa wobec zakazów dla gatunków chronionych. Drzewa przeznaczone do usunięcia to gatunki obcego pochodzenia, inwazyjne.

W rozwiązaniu sytuacyjnym przyjęto zgodnie z założeniami szerokość jezdni 5,0m, pobocza 0,75m. Wg założeń projektowych nie zakładano budowy zatok autobusowych na projektowanym odcinku.

Rozwiązanie wysokościowe wynikają z konfiguracji terenu i istniejących rzędnych obecnej nawierzchni. W celu poprawy odwodnienia drogi na odcinku od km 0+003 do km 0+350 zmieniona zostanie niweleta drogi poprzez poprowadzenie jej w wykopie. Na pozostałym odcinku niweleta będzie zgodnie z istniejącą.

Projektuje się wykonanie podbudowy pomocniczej z tłucznia kamiennego kl. II gat. 2 grubości 2 cm po zagęszczeniu ułożonego na istniejącym nasypie budowlanym, warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC16W o grubości 4 cm oraz warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S o grubości 4 cm. Od km 0+003 do km 0+350 skarpy i przeciwskarpy umocnione zostaną geowłókniną oraz płytami ażurowymi grubości 8 cm.

W ramach opracowania przewiduje się zmianę odwodnienia drogi poprzez odprowadzenie wód opadowych na odcinku 0+000 – 0+350 w kierunku drogi powiatowej, pod którą należy wykonać przepust D=600. Przepust wykonany zostanie także pod drogą gruntową. Dotychczas funkcjonujące odwodnienie rowami przydrożnymi połączonymi przepustami drogowymi i przepustami pod zjazdami po ich odmuleniu może dalej pełnić swoją funkcję. Przewiduje się dokonanie profilowania i odmulenie rowów w granicach pasa drogowego.

Nawierzchnia zjazdów zostanie utwardzona destruktem (z odzysku lub dowiezionego) grubości 5cm na 20 cm na podbudowie z tłucznia. Nieliczne istniejące zjazdy wykonane z kostki dopuszcza się adaptować do przyjętych w opracowaniu rozwiązań sytuacyjno - wysokościowych. Szerokość zjazdu wyniesie 5,0m, przepusty pod zjazdami - ϕ 400 z zakończeniami kołnierзовymi. Promień wyokrąglenia krawędzi osiągnie R=4,0m

Roboty wykończeniowe obejmą wykonanie obustronnych poboczy szerokości 0,75 m z kruszywa łamanego 0-31,5 grubości 20 cm ułożonego na zagęszczonym gruncie. Skarpy i przeciwskarpy na odcinku od km 0+003 do km 0+350 umocnione zostaną geowłókniną oraz płytami ażurowymi grubości 8 cm.

Rozwiązanie projektowe przewiduje kolizji z istniejącym wodociągiem, która zostanie usunięta podczas prac budowlanych. Pozostałe uzbrojenie terenu nie koliduje z rozbudową drogi, nie wymaga rozwiązań projektowych, branżowych usunięcia kolizji..

Przed oddaniem drogi do ruchu zostanie wykonane oznakowanie pionowe i poziome.

Dokładne informacje zostaną zawarte w projekcie budowlanym i nie przekroczą ilości mogących wpływać negatywnie na środowisko. W trakcie realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane następujące surowce:

- woda – do celów technologicznych oraz socjalno – bytowych pracowników budowy – do 200 l/dobę,
- paliwo – do maszyn pracujących przy budowie – do 350 l/dobę,
- energia elektryczna – zużywana przez sprzęt wykorzystywany do budowy (energia elektryczna będzie pochodziła z agregatów zasilanych olejem napędowym) do 40 kWh/dobę,
- kruszywo łamane jednorodnie bez domieszek gliny i innych zanieczyszczeń uzyskane w wyniku przekruszenia surowca skalnego lub kamieni narzutowych i otoczków lub ziaren żwiru – podbudowa – 7 355 Mg,
- masa bitumiczna – nawierzchnia – 2 725 Mg.

Zużyte surowce będą wykorzystywane w ilości w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami prawa oraz normami. Budowa będzie trwała ok. dwóch lat i będzie miała charakter chwilowy, a więc nie będzie miało istotnego wpływu na środowisko.

W czasie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą wykorzystywane żadne surowce, materiały czy paliwa, a jedynie energia elektryczna, która zostanie zużyta do oświetlenia drogi.

W okresie zimowym może być konieczne wykorzystanie środków likwidujących lub zapobiegających oblodzeniu. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w sezonie 2015/2016 planowała przeznaczyć na zimowe utrzymanie 1 km drogi krajowej ok. 27,8 Mg soli drogowej i 6,24 Mg materiałów uszorstniających. Zakładając podobne zużycie w przypadku dróg gminnych to na obszarze analizowanej drogi rocznie zużyte nie przekroczy ok. 70 Mg soli drogowej i ok. 16 Mg materiałów uszorstniających.

Może być także konieczne przeprowadzenie naprawy drogi lub ponownego oznakowania ulicznego (malowania pasów) jednak ilość wykorzystanych do tego surowców nie przekroczy 0,2 Mg w ciągu roku – należy jednak pamiętać, iż te prace rozpoczną się po kilku – kilkunastu latach użytkowania drogi. Wszystkie prace remontowe będą miały charakter chwilowy i będą się odbywać raz na kilka lat.

Budowa i eksploatacja drogi może oddziaływać na otaczające środowisko w sposób negatywny lub pozytywny. W zależności od lokalizacji przedsięwzięcia, wybranej technologii budowy i materiałów do niej wykorzystanych oraz zaplanowanych rozwiązań możemy w znaczący sposób wpływać na skutki tego typu przedsięwzięć. W poniższych podrozdziałach przedstawiono proponowane działania mające na celu minimalizację wpływu budowy drogi na środowisko.

W wyniku wyczerpującego procesu przygotowania inwestycji została ustalona lokalizacja, która nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na środowisko.

Ograniczenie oddziaływania na środowisko w fazie planowania i realizacji projektowanej drogi można osiągnąć poprzez:

- dobór lokalizacji poza terenami prawnie chronionymi, chronionej fauny i flory oraz krajobrazu,
- ograniczenie do minimum przekształceń elementów przyrodniczych, w tym ukształtowania terenu,
- dobór lokalizacji gwarantującej brak wystąpienia uciążliwości akustycznej na zabudowę mieszkaniową,
- wykonanie prac zgodnie z wymogami bezpieczeństwa i higieny pracy – pracownicy mają stosować środki ochrony indywidualnej:
 - podstawowe: ubrania, kamizelki w kolorze ostrzegawczym z elementami odbłaskowymi,
 - specjalistyczne: kaski ochronne, ochronniki słuchu, rękawice antywibracyjne,

- wyposażenie sprzętu technicznego w gaśnice przeciw pożarowe i apteczki pierwszej pomocy,
- na terenie budowy w miejscu wydzielonym i oznaczonym będzie znajdować się podstawowy sprzęt przeciw pożarowy (gaśnice, tłumice) oraz apteczka pierwszej pomocy,
- zabezpieczenie przed uszkodzeniem lub zniszczeniem roślinności znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru prac,
- prowadzenie prac ziemnych prowadzone po stwierdzeniu braku w ich zasięgu lęgów ptaków mogących ulec zniszczeniu lub rozpocząć takie prace poza okresem lęgowym (tj. okresem od 1 marca do 31 sierpnia),
- prowadzenie prac związanych z wycinką drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków,
- zabezpieczenie terenu budowy przed możliwością dostania się zwierząt,
- unikanie długotrwałej ekspozycji wykopów oraz systematyczne sprawdzanie istniejących (przypadkowo uwięzione w wykopie żywe zwierzęta będą bezpiecznie przenoszone poza strefę prowadzonych prac),
- przemieszczanie wszystkich materiałów transportem kołowym oraz urządzeniami dostosowanymi do danego rodzaju materiału,
- użycie sprzętu, którego moc akustyczna nie przekracza wymaganych poziomów,
- użycie maszyn i urządzeń, których stan techniczny nie budy zastrzeżeń,
- regularna kontrola stanu technicznego wykorzystywanych maszyn,
- prowadzenie prac w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 w celu zmniejszenia oddziaływania akustycznego (prace poza tymi godzinami będą prowadzone tylko w uzasadnionych przypadkach spowodowanych koniecznością zachowania procesów technologicznych),
- wyłączenie silników maszyn i urządzeń w trakcie postoju, bądź załadunku,
- zaplecze budowy będzie wyposażone w sorbenty oraz środki neutralizujące substancje ropopochodne,
- w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą podejmowane niezbędne działania mające na celu zminimalizowanie uciążliwości wynikających z nadmiernego pylenia i emisji substancji lotnych - sypkie materiały będą transportowane samochodami wyposażonymi w oponcze ograniczające pylenie (plandeki do przykrycia skrzyni ładunkowej lub przyczepy samochodu), a w przypadku transportowania ziemi i gleby będzie stosowane zraszanie,
- utrzymanie porządku na terenie budowy poprzez umieszczenie odpowiedniej ilości pojemników na odpady,
- wyznaczenie miejsca na składowanie odpadów innych niż niebezpieczne powstałych wskutek wykopów oraz odpady typu komunalnego – wytworzone odpady będą magazynowane selektywnie, w wyznaczonym miejscu, w odpowiednich oznakowanych pojemnikach lub kontenerach w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska,
- wytworzone odpady niebezpieczne będą magazynowane w pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników umieszczonego w nich odpadu, posiadających szczelne zamknięcie zabezpieczające przed ewentualnym przedostaniem się odpadów do środowiska,
- odpady będą przekazywane sukcesywnie, nie dopuszczając do ich nadmiernego nagromadzenia, do najbliższej położonego miejsca, w którym mogą być przetworzone,
- zastosowanie odpowiednich technologii oraz środków organizacyjnych w celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami,

- grunt czynny biologicznie (humus) zostanie na czas budowy złożony w hałdach, a po zakończeniu prac zostanie wykorzystany do rekultywacji terenu sąsiadującego z drogą - ewentualny nadmiar mas ziemnych zostanie przekazany odpowiednim służbom w celu zagospodarowania zgodnie z prawem,
- ograniczenie do koniecznego minimum wynikającego z odpowiednich przepisów wycinki drzew
- odpady komunalne, zużyty materiał mineralno-bitumiczny, odpady demontowanych instalacji, złomu, gruzu, materiałów izolacyjnych będą przekazane na wysypisko odpadów.

Parki maszyn, składy materiałów budowlanych na czas przedsięwzięcia zlokalizowane będą poza obszarami mokradłowymi, co zapewni bezpieczeństwo nad potencjalnym przenikaniem substancji ropopochodnych do gruntu i wód. Parki te i składy nie będą także zlokalizowane na stanowiskach chronionych gatunków grzybów, roślin i zwierząt oraz na chronionych siedliskach przyrodniczych. Prowadzone wycinki drzew ograniczone zostaną głównie do sztuk chorych, osłabionych, zagrażających bezpieczeństwu. W ramach działań kompensacyjnych wynikających z konieczności usunięcia drzew, zostaną przeprowadzone nowe nasadzenia. Nasadzenia kompensacyjne zostaną zrealizowane w pasie drogowym przedmiotowej drogi w liczbie 2 nowe drzewa za jedno usuwane. Do nasadzeń wykorzystane będą rodzime gatunki miododajne z pośród następujących: klon zwyczajny, klon polny, klon jawor, lipa drobnolistna, lipa szerokolistna. Dobór gatunków uwzględnić będzie warunki siedliskowe.

Wprowadzony zostanie zakaz składowania materiałów, organizacji parku maszyn czy zaplecza budowy na stwierdzonych 2 płatach siedlisk przyrodniczych o znaczeniu wspólnotowym. Nie należy prowadzić żadnych robót powiązanych na najbliższych terenach chronionych Natura 2000.

Uciążliwości na tym etapie będą miały charakter okresowy i krótkotrwały. Będą ograniczone tylko do bezpośredniego sąsiedztwa planowanej drogi i nie wpłyną negatywnie na otoczenie. Prace będą prowadzone w sposób zapewniający poszanowanie przepisów i norm w zakresie ochrony środowiska oraz wyeliminowanie potencjalnych zagrożeń. =

Eksploatacja inwestycji nie będzie negatywnie wpływać na środowisko. W niewielkim stopniu będą emitowane zanieczyszczenia do powietrza (pyłowo – gazowe oraz hałas) przez poruszające się drogą pojazdy silnikowe, jednak nie będzie to oddziaływanie znacząco różne do istniejącego obecnie wynikające z dotychczasowego użytkowania drogi. Zmieni się również stan środowiska gruntowo – wodnego poprzez budowę rowów przechwytyjących wody opadowe. W celu zmniejszenia oddziaływania zaplanowano następujące działania:

- wykonanie jezdni jako powierzchni szczelnej,
- wybudowanie rowów melioracyjnych, które będą elementem kanalizacji deszczowej odprowadzających wody opadowe,
- dbałość o dobry stan drogi,
- wycinka drzew będzie ograniczona do minimum.

Rozbudowa drogi nie pogorszy klimatu akustycznego otoczenia, a emitowane zanieczyszczenia pyłowo – gazowe zostaną wychwycone z powietrza przez rosnące wzdłuż drogi drzewa. Fitoremediacja, czyli wykorzystanie roślin wyższych do usuwania zanieczyszczeń z powietrza i gleby w tym metali i związków organicznych, gazów oraz pyłów zawieszonych jest z powodzeniem wykorzystywana w sąsiedztwie tras komunikacyjnych.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogów odpadów (Dz. U. 2014 poz. 1923) w trakcie realizacji przedsięwzięcia powstaną głównie odpady (w ponad 95%) całkowicie obojętne dla środowiska (grupa 17): odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej

(włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Na obecną chwilę trudnym jest określenie dokładnych ilości i rodzaju wytworzonych odpadów. Przybliżone ilości odpadów powstających w czasie przebudowy drogi wynoszą:

- stara nawierzchnia bitumiczna drogi (asfalt) – do 250 Mg,
- ziemia – do 15 000 Mg,
- odpady z przebudowy drogi – do 500 Mg.

Na etapie realizacji inwestycji, w wyniku awarii wykorzystywanych na budowie maszyn, może dojść do dodatkowego zanieczyszczenia gleby poprzez rozlew oleju hydraulicznego i paliw. Wymienione odpady zaliczane są do odpadów niebezpiecznych, a więc niezwykle dużą wagę pracownicy będą przykładać do bezpiecznego tankowania maszyn budowlanych oraz ich obsługi technicznej.

W wyniku usuwania kolizji sieci wodociągowej zostanie wymienione ok 50 m tej sieci, jako odpady powstaną części wymienianej sieci wodociągowej, które zostaną przekazane wyspecjalizowanym jednostkom do utylizacji.

Ponadto zostaną wytworzone odpady komunalne (grupa 20), które będą gromadzone w zamkniętych pojemnikach, które następnie zostaną przekazane firmie zajmującej się zbieraniem tego typu nieczystości.

W trakcie eksploatacji drogi będą powstawać odpady pochodzące z remontów jezdni oraz prac zimowych (niwelujące oblodzenie), które także są bardzo trudne do oszacowania - warunki atmosferyczne są nie do przewidzenia podobnie jak prawdopodobieństwo wystąpienia konieczności naprawy nawierzchni

Ścieki sanitarne powstawać będą tylko w trakcie realizacji inwestycji i będą wywożone poza jej teren (poprzez np. zapewnienie przenośnych sanitariatów).

Ilość ścieków deszczowych i roztopowych zależna będzie od warunków atmosferycznych. Projekt zakłada zmianę odwodnienia drogi poprzez odprowadzenie ww. wód w kierunku drogi powiatowej, pod którą wykonany będzie przepust. Przepust będzie wykonany także pod drogą gruntową. Dotychczas działające odwodnienie rowami przydrożnymi połączonymi przepustami drogowymi i przepustami pod zjazdami będzie nadal pełniło swoją rolę (po uprzednim profilowaniu i odmulaniu rowów w granicach pasa drogowego).

Głównymi przyczynami globalnych zagrożeń środowiska są zanieczyszczenia powietrza.

Hałas drogowy jako jeden z najbardziej uciążliwych rodzajów hałasu istotnie wpływa na kształtowanie się klimatu akustycznego środowiska. Na ogół, ocena klimatu akustycznego polega na przeprowadzeniu pomiarów w środowisku zgodnie z obowiązującymi metodykami postępowania i zastosowaniu właściwych wskaźników odnoszących się do wartości immisji dźwięku w ustalonych punktach referencyjnych. Do podstawowych wskaźników oceny, które są związane z hałasem drogowym należą:

- poziom dźwięku A (LA [dB]),
- równoważny poziom dźwięku A (LA_{eq} dB).

Poziom równoważny jest podstawowym wskaźnikiem (parametrem) liczbowego opisu klimatu akustycznego. Czasem odniesienia T w pomiarach może być zasadniczo dowolnie przyjęty okres. Najczęściej spotykane okresy to 15min, 1h, doba lub stosowane w analizach klimatu akustycznego okresy dnia, tj. 16h od godz. 6.00 do 22.00 ($Leq D$) oraz nocy 8h od godz. 22.00 do 6.00 ($Leq N$).

Zmienność hałasu drogowego w czasie uzależniona jest na ogół od rodzaju pojazdów stanowiących źródła dźwięku i natężenia ruchu. Wypadkową hałasu drogowego jest tło akustyczne oraz hałas pochodzący od ruchu pojazdów. Hałas ruchu pojazdów obejmuje hałas powstający na styku opona-nawierzchnia oraz hałas pochodzący ze spalania paliwa (tj. praca silnika, układ napędowy, układ wydechowy).

Realizacja inwestycji nie spowoduje ponadnormatywnego oddziaływania hałasu poza granicami pasa drogowego (linie rozgraniczające) niezbędnego do jej funkcjonowania i

użytkowania. Oszacowane wartości hałasu propagowanego do środowiska na skutek użytkowania drogi nie odbiegają od standardów jakości środowiska w otoczeniu drogi, wyznaczonych przez Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, szczególnie w odniesieniu do terenów ochronionych przed nadmiernym hałasem – terenów zabudowy oraz związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Dodatkowo każde podwojenie odległości od źródła dźwięku powoduje jego osłabienie o 3 dB(A). Jednocześnie różnica w poziomie hałasu równa 10 dB(A) odczuwalna jest przez ludzkie ucho jako dwukrotna zmiana jego natężenia.

Z powyższych względów nie wskazuje się na konieczność budowy zabezpieczeń akustycznych w postaci jakichkolwiek ekranów akustycznych.

Przedsięwzięcie, z uwagi na jego lokalizację i ograniczony zakres oddziaływania na środowisko, nie będzie wywoływać oddziaływań transgranicznych zarówno w wariancie realizacyjnym i alternatywnym. Zasięg oddziaływania w fazie realizacji oraz eksploatacji nie przekroczy granic Rzeczypospolitej Polskiej i ograniczy się do terenów sąsiadujących z planowaną budową.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody (Dz.U. 2015 poz. 1651) formami ochrony przyrody są:

- 1) parki narodowe;
- 2) rezerваты przyrody;
- 3) parki krajobrazowe;
- 4) obszary chronionego krajobrazu;
- 5) obszary Natura 2000;
- 6) pomniki przyrody;
- 7) stanowiska dokumentacyjne;
- 8) użytki ekologiczne;
- 9) zespoły przyrodniczo – krajobrazowe;
- 10) ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajdują się:

- Obszar Natura 2000 PLB 140003 Dolina Pilicy,
- Obszar siedliskowy Natura 2000 Dolina Dolnej Pilicy,
- Spalski Park Krajobrazowy,
- Obszar Natura 2000 PLH Lasy Spalskie,
- Obszar chronionego krajobrazu Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki,
- Rezerwat Żądłowice,
- Rezerwat przyrody „Konewka”,
- Rezerwat przyrody „Gać Spalska”,
- Zabytkowe parki dworskie,
- Pomniki przyrody ożywionej,
- Pomniki przyrody nieożywionej,

które w szczegółowy sposób zostały opisane poniżej.

Przeprowadzone analizy map terenów prawnie chronionych na terenie Gminy Rzeczyca wykazały, iż planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 PLB 140003 Dolina Pilicy. Dotyczy to początkowego odcinka drogi w miejscu odejścia od drogi wojewódzkiej Rzeczyca – Nowe Miasto. Minimalna odległość ok 10 m. Obszar Dolina Pilicy zajmuje on łącznie 35 356,26 ha pomiędzy Inowłodzem a Ostrówkiem – Mniszewem, a na terenie Gminy tylko 1 397,3 ha (POŚ dla Gminy Rzeczyca, 2008).

Jest to ostoja ptasia, w której występują 32 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 11 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi oraz 56 lęgowych gatunków ptaków związanych z

siedliskami wodnymi i bagiennymi. W okresie lęgowym Dolinę Pilicy zasiedla 7-10% krajowej populacji sieweczki obrożnej, 5-10% brodźca piskliwego, ok. 5% krwawodzioba, 2-4% dudka i ok. 2% rycyka.

Dominują tereny związane z rolnictwem, lasy zajmują tylko niewiele ponad 20% obszaru. Północną granicę obszaru wyznacza stroma skarpa o wysokości do 20 m, a południową płaska dolina w znacznej części pokryta lasami. Zróżnicowanie w składzie i wilgotności gleba oraz ekstensywne użytki zielone wytworzyły mozaikowaty układ siedlisk i roślinności – począwszy od kserotermicznych, aż po bagienne.

Podstawowymi zagrożeniami dla obszaru są obniżenia poziomu wód gruntowych oraz odwadnianie łąk i pastwisk. Dodatkowo negatywny wpływ na przyrodę ma zaprzestanie koszenia i wypasu zwierząt oraz przekształcenia łąk na grunty orne.

Rozbudowa ciągów komunikacyjnych w otoczeniu obszaru Natura 2000, nie zostały wymienione jako potencjalne zagrożenie dla funkcjonowania ostoi. Inwestycje nie wpłynęły na wody gruntowe, przekształcenie użytkowania oraz na regularność koszenia i wypasu zwierząt. Większość gatunków będącymi obiektem ochrony obszaru jest związana z terenem doliny, w tym miejscu gniazdują oraz żerują. Odległość planowanej drogi od Doliny Pilicy powoduje, że tylko pojedyncze osobniki ptaków chronionych mogą pojawić się na terenie budowy, a więc istnieje tylko niewielkie i nieznaczające potencjalne oddziaływanie inwestycji na populację gatunków będących przedmiotami ochrony najbliższych obszarów specjalnej ochrony ptaków.

Większość pozostałych odcinków drogi gminnej jest zlokalizowana w znacznej odległości od obszarów Natura 2000. Na całym obszarze drogi oraz w strefie oddziaływania bezpośredniego nie wykazano gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000.

W bezpiecznej odległości około 1,2 – 1,8 km odnotowano w dolinie rzeki Pilicy w okolicach Roszkowej Woli, Luboczy i Brzegu stanowiska gatunków, dla których utworzono obszar. Były to:

- błotniak stawowy – 1 para
- lelek – 1 os
- derkacz – 2 samce
- rycyk – 2 pary
- nurogęś – 1 rodzina

Teren inwestycji oraz bezpośrednio sąsiedztwo nie były miejscem występowania tych gatunków, ich żerowiskiem, nie stwierdzono też właściwych i dogodnych siedlisk tych gatunków. Między inwestycją a stanowiskami ptaków – przedmiotów ochrony nie istnieją także powiązania ekologiczne w postaci płatów podmokłych łąk, starorzeczy, turzycowisk, płatów suchych wydmowych lasów, szerokiego koryta rzeki, przez które w/w gatunki mogłyby przenikać na teren przedsięwzięcia.

W związku z tym nie przewiduje się wystąpienia znaczącego, istotnego, negatywnego oddziaływania na najbliższe obszary Natura 2000. Obszary Natura znajdują się w bezpiecznej odległości wraz z przedmiotami ich ochrony. Nie zostanie zakłócona ich integracja, spójność oraz powiązania między inwestycją, najbliższymi obszarami oraz obszarami Natura 2000 zlokalizowanymi w dalszej odległości. Brak występowania powiązań ekologicznych, korytarzy czy ciągów ekologicznych. Inwestycja liniowa o minimalnym stopniu ingerencji w środowisko przyrodnicze, o charakterze miejscowym i lokalnym.

Dolina Dolnej Pilicy (PLH140016) zajmuje 31 821,57 ha i został stworzony w celu ochrony siedlisk. Teren chroniony obejmuje odcinek doliny Pilicy pomiędzy Inowrocławiem a Ostrówkiem – Mniszewem oraz dolinę Drzewiczki. W części południowo – zachodniej znajdują się tzw. Błota Brudzewskie – największe torfowisko w dolinie, na południu w okolicy miejscowości Promna zlokalizowany jest kompleks torfianek, a po południowej

stronie rzeki pomiędzy Gapininem i Grzmiącą największy i najcenniejszy kompleks leśny. W ostoi utrzymują się duże kompleksy łąk, pozostałości naturalnych lasów „spalskich” i dobrze zachowane lasy łęgowe. Obszar obejmuje 10 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG i 9 gatunków z Załącznika II tej dyrektywy. Ostoja w znacznej części pokrywa się z OSOP Dolina Pilicy. Do najpoważniejszych zagrożeń należą:

- zmniejszenie przepływu wód Pilicy,
- obniżenie poziomu wód gruntowych oraz przesuszanie łąk i pastwisk,
- zmiana użytków zielonych na rolne,
- zabudowa rekreacyjna,
- zaniechanie użytkowania łąk i pastwisk,
- zanieczyszczenia wód,
- sporty i różne formy czynnego wypoczynku,
- wędkarstwo

Podobnie jak w przypadku Obszaru Doliny Pilicy rozbudowa ciągów komunikacyjnych nie należy do zagrożeń dla funkcjonowania ostoi. Prognozuje się, iż planowane przedsięwzięcie ze względu na odległość od chronionych siedlisk nie będzie miała na nie wpływu.

Zważywszy na bezpieczną odległość od inwestycji, brak powiązań ekologicznych, wprowadzenia działań ograniczających i minimalizujących – nie przewiduje się wystąpienia znaczących, istotnych i negatywnych oddziaływań. Odległość od obszaru siedliskowego Natura 2000 PLH Dolina Dolnej Pilicy to ok 240 m w kierunku południowym. W ocenie eksperckiej uznaje się za odległość bezpieczną.

Pozostałe najbliższe położone obszary chronione to:

W odległości ok. 350 m od planowanej Inwestycji położony jest Spalski Park Krajobrazowy, który obejmuje obszar chroniony ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne, kulturowe i walory krajobrazowe. Park obejmuje obszar 13 110 ha. W celu dodatkowego zabezpieczenia funkcjonują dwie otuliny o powierzchni: wewnętrzna – 1 544 ha, zewnętrzna – 22 590 ha (Rozporządzenie nr 26/2006 Wojewody Łódzkiego z dnia 13 lipca 2006 roku w sprawie Spalskiego Parku Krajobrazowego). W Parku przenikają się elementy naturalne oraz elementy kulturowe, co stanowi o wyjątkowej wartości tego obszaru¹. Obejmuje dolinę rzeki Pilicy oraz cenne lasy spalskie. Ponad połowa Parku (54,4%) to tereny leśne, 35,6% - użytki rolne, a 7% to tereny zainwestowane oraz wody. Ze względu na różnorodność warunków ekologicznych obszaru występuje tu wiele gatunków zwierząt, wiele bardzo rzadko występujących owadów, 28 gatunków ryb i jednego przedstawiciela smoczkoustych (minoga strumieniowego) w rzece Pilicy, 9 gatunków płazów (w tym 6 chronionych), 5 gatunków gadów (wszystkie są pod ochroną), 139 gatunków ptaków (z czego 136 podlega ochronie lub jest ptakami łownymi) oraz 31 gatunków ssaków (z czego 7 objętych ochroną całkowitą, 12 to zwierzyna łowna)

Ze względu na znaczną odległość przedsięwzięcia od Obszaru funkcjonowanie przedsięwzięcia nie będzie oddziaływać na stan zachowania, cele ochronne, walory przyrodnicze i krajobrazowe Parku Krajobrazowego.

Obszar Natura 2000 Lasy Spalskie zajmuje łącznie 2016,4 ha i obejmuje fragment kompleksu leśnego leżącego po obu stronach Pilicy. Zajmuje teren równinny, który zbudowany jest z osadów zlodowacenia odrzańskiego. Na wysoczyźnie najczęściej występującym siedliskami są siedliska ubogich łąk, dąbrów świetlistych i borów sosnowych, w dolinach łąki jesionowo – olszowe i zarośla wierzb wąskolistnych. Stwierdzono tu 5 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG zajmujących ponad 50% obszaru, 4 gatunki zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, a schron kolejowy w Konewce jest miejscem zimowania co najmniej 8 gatunków nietoperzy

Odległość ponad 15 km gwarantuje brak jakichkolwiek powiązań ekologicznych pomiędzy terenem planowanej inwestycji, a analizowanym obszarem chronionym.

W odległości ok. 2 km znajduje się obszar chronionego krajobrazu Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki, który obejmuje 63 422 ha. Charakteryzuje się zróżnicowaniem geomorfologicznym i bogactwem przyrodniczym – składa się z mozaiki lasów i zadrzewień oraz półnaturalnych łąk i starorzeczy. Koryto rzeki Pilicy jest meandrujące z licznymi wysepkami, łachami i starorzeczami. Na obszarze chronionego krajobrazu Pilica posiada w większości naturalnie ukształtowane koryto. Rzeka Drzewiczka to prawobrzeżny dopływ Pilicy. Jej dolinę porastają głównie lasy na siedliskach borowych oraz łąki zalewowe z trzcinowiskami, bagnami i szuwarami. Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki jest istotnym szlakiem ekologicznym o randze krajowej (zwłaszcza dla ptaków)

Nie prognozuje się, aby eksploatacja analizowanej drogi stanowiła zagrożenie dla walorów przyrodniczych obszarów chronionego krajobrazu, jak i dla pełnionych przez nie funkcji korytarzy ekologicznych, gdyż brak jest w miejscu inwestycji głównych typów chronionego krajobrazu – szerokie doliny rzek nizinnych)

W odległości ok. 7 km położony jest Rezerwat Żądłowice o łącznej powierzchni 241,19 ha. Zlokalizowany jest na tarasie doliny Pilicy, która posiada urozmaiconą mikrorzeźbę co tworzy, jedyne w kraju, pasowe układy siedlisk pokryte zbiorowiskami leśnymi – w dolinach występują bagienne lasy olszowe, a na wzniesieniach suche bory sosnowe

Eksploatacja projektowanego przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego oddziaływania na rezerwat przyrody, w tym najbliższej położonego: rezerwatu Żądłowice. Prognozuje się brak oddziaływania na rezerwat zarówno ze względu na odległość dzielącą go od planowanej drogi, jak i przedmioty ochrony.

Zajmuje powierzchnię 99,91 ha, został utworzony w 1978 roku w celu ochrony naturalnych drzewostanów w zespole świetlistej dąbrowy. Dominują jednopiętrowe drzewostany sosnowe o średnim wieku 120 lat.

Rezerwat znajduje się w bezpiecznej odległości od planowanej inwestycji. Rozbudowa drogi oddalanej o prawie 7 km nie wpłynie na obiekty jego ochrony

Zajmuje powierzchnię 85,89 ha. Został utworzony w 2006 roku w celu zachowania naturalnie ukształtowanych zespołów roślinnych: łągu jesionowo – olchowego i olsu porzeczkowego. Wody rzeki Gać i liczne zbiorniki są objęte ochroną ścisłą.

Ze względu na dużą odległość od planowanej inwestycji nie istnieje powiązanie ekologiczne pomiędzy rezerwatem, a drogą.

W ramach analizowanego przedsięwzięcia planuje się rozbudowę drogi gminnej o długości 2 530 m łączącej miejscowości gminy Rzeczyca: Roszkową Wolę i Jeziorzec w ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego pn: "Stworzenie ciągu komunikacyjnego z infrastruktura towarzyszącą, łączącego drogę powiatową nr 4310E w miejscowości Roszkowa Wola z drogą wojewódzką nr 726 w miejscowości Wiechnowice."

Prace będą obejmowały:

- poszerzenie pasa drogowego,
- poszerzenie jezdni do 5,0 m,
- wykonanie nowej, bitumicznej warstwy ścieralnej na całej powierzchni jezdni rozbudowywanego odcinka drogi wraz z wykonaniem warstwy wiążącej,
- wykonanie obustronnych poboczy szer. 0,75 m utwardzonych kruszywem łamanym,
- przebudowa istniejących zjazdów z dostosowaniem do nowej rzędnej jezdni o projektowanej nawierzchni z kruszywa łamanego,
- odmulenie i wyprofilowanie obustronne rowów przydrożnych,
- budowę przepustu pod drogą powiatową oraz pod drogą ziemną zlokalizowaną na dz. nr 372/1.
- oznakowanie pionowe i poziome,

- usunięciu kolizji z siecią wodociągową poprzez przebudowę ok. 50 m sieci wodociągowej.

Przedmiotowa inwestycja ma na celu:

- upłynnienie ruchu komunikacyjnego,
- poprawę jakości istniejącej infrastruktury,
- poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów silnikowych,
- zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów silnikowych,
- zmniejszenie strat czasu i redukcję czasu podróży,
- zmniejszenie kosztów utrzymania drogi,
- poprawę komfortu jazdy,
- pobudzenie aktywności gospodarczej.

Obecnie droga jest w złym stanie technicznym. W trakcie inwentaryzacji odcinka drogi stwierdzono ubytki nawierzchni na krawężniach jezdni oraz lokalne odkształcenia w przekroju poprzecznym i podłużnym. Droga przenosi głównie ruch lokalny - komunikuje bezpośrednio przyległe do niej obszary oraz pobliskie miejscowości z drogami powiatowymi oraz wojewódzką nr 726 a dalej z drogą DK 48 i S8. Drogą nie odbywa się komunikacja zbiorowa. Oddziaływanie inwestycji na etapie budowy będzie miało charakter chwilowy i nie wpłynie na otaczające środowisko. Na etapie eksploatacji może zwiększyć się emisja zanieczyszczeń gazowo – pyłowych oraz hałasu do środowiska, jednakże wszelkie standardy emisyjne zostaną dotrzymane. Rozbudowa drogi łączy się ze zwiększeniem natężenia ruchu, które jest źródłem ww. zanieczyszczeń. Z drugiej jednak strony poprawa jakości stanu drogi wpływa na upłynnienie jazdy, co z kolei zmniejsza emisję z pojazdów silnikowych.

Biorąc pod uwagę stan obecny, zakres prac, odległość od obszarów prawnie chronionych oraz szacowane emisje zanieczyszczeń do środowiska stwierdza się, iż przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na środowisko przyrodnicze (w tym na obszary Natura 2000).

WÓJT
Marek Kaźmierczyk