

Spis treści:

I. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia	3
II. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną	5
III. Rodzaj technologii	9
IV. Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego	10
V. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii	11
VI. Rozwiązania chroniące środowisko	11
VII. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko	14
VIII. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i gleby	18
IX. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	18
X. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia	18
9.1) Formy ochrony przyrody i przedmioty ich ochrony	18
9.2) Korytarze ekologiczne	20
XI. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej	20
XII. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem	20
XIII. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej	21
XIV. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko	21
XV. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko	26

Niniejsza karta informacyjna, przygotowana do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, sporządzona została zgodnie z zapisami 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r. poz. 247).

I. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

1. Opis usytuowania przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie pn.: „Budowa obwodnicy Międzyrzecza etap 2 w ramach zadania inwestycyjnego: Budowa obwodnicy Międzyrzecza wraz z odcinkiem drogi od ulicy Piastowskiej do ulicy Rokitniańskiej” zlokalizowane jest na terenie województwa lubuskiego, powiatu międzyrzeckiego, gminy Międzyrzecz.

Długość odcinków dróg wynosi około 1000 - 1050 m.

Inwestycja znajduje się na obszarze zlewni RW6000161878799 Obra od jez. Rybojadło do Paklicy oraz JCWPd GW600059. W ramach inwestycji wybudowany zostanie nowy odcinek drogi. Przewidziano wykonanie wzdłuż odcinka drogi ciągu pieszo-rowerowego o szerokości ok 3,5 m. W ramach inwestycji wykonane zostaną rowy przydrożne wzdłuż całego odcinka drogi wraz z ich zabudową przepustami pod zjazdami. W ramach inwestycji przewiduje się budowę nowych zjazdów. W ramach inwestycji, w razie wystąpienia kolizji przebudowane zostaną istniejące sieci uzbrojenia terenu.

Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest na działkach:

Zestawienie działek:

Dane dotyczące działek (nr, obręb, właściciel: imię i nazwisko, adres):

Planowany zakres prac obejmuje działki:

Lp.	NR DZIAŁKI	OBRĘB	WŁAŚCICIEL/WŁADAJĄCY
1	264/6	obręb Żółwin	Gmina Międzyrzecz Rynek 1
2	26/13	obręb 0002 Międzyrzecz	Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa Oddział Gorzów ul. Myśluborska 32 66-400 Gorzów Wlkp.

2. Kwalifikacja przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie pn.: „Budowa obwodnicy Międzyrzecza etap 2 w ramach zadania inwestycyjnego: Budowa obwodnicy Międzyrzecza wraz z odcinkiem drogi od ulicy Piastowskiej do ulicy Rokitniańskiej” kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zmianami). Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2) ww. rozporządzenia do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1.

W przypadku inwestycji drogowych progi kwalifikujące przedsięwzięcie mogące potencjalnie oddziaływać na środowisko zostały wskazane w § 3 ust. 1. pkt 62. Zgodnie z tym punktem, do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko zostały zaklasyfikowane drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32. W oparciu o ww. rozporządzenie przedmiotowa inwestycja może być zaliczona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2). Powyższe wynika z faktu, iż istotą przedmiotowej inwestycji jest budowa o długości powyżej 1,0 km.

Inwestycja przebiegać będzie wzdłuż działek wyznaczonych pod przyszłościowy pas drogowy, a co za tym idzie, planowana inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na zmianę oddziaływania na środowisko gdyż w tym miejscu zaplanowano budowę drogi. Projektowane działania wpłyną na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, dostosują drogę do parametrów drogi w ciągu drogi klasy G.

Rozpatrując kwalifikację przedmiotowego przedsięwzięcia w oparciu o w/w akty prawne należy uznać, że planowane przedsięwzięcie, ze względu na konieczność budowy drogi o długości powyżej 1,0 km, może kwalifikować się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, jest dla niego wymagana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

3. Opis istniejącego stanu technicznego drogi / terenu

Informacje ogólne

Projektowana droga prowadzona będzie nowym śladem po wydzielonych do tego działkach i częściowo znajdować się będzie na obszarze MPZP nr 41 Międzyrzeccki Park Przemysłowy II i inwestycja jest z nim zgodna. Częściowo droga prowadzona będzie przez tereny rolne i nieużytki po wydzielonej już działce pod przyszły pas drogowy.

Jezdnia i pobocza

Nie występują

Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe

Skrzyżowania, zjazdy

Nie występują

Infrastruktura techniczna niezwiązana z drogą

Na podstawie mapy zasadniczej do celów opiniodawczych oraz wizji lokalnej stwierdzono, że na rozpatrywanym odcinku drogi występuje napowietrzna linia telekomunikacyjna oraz energetyczna. Nie wyklucza się istnienia innego rodzaju urządzeń podziemnych infrastruktury technicznej, które nie zostały zewidencjonowane. W związku z powyższym, należy zachować szczególną ostrożność podczas wykonywania robót ziemnych.

Stan istniejącej nawierzchni

Nie występuje istniejąca jezdnia

4. Szczegółowy zakres inwestycji

Niniejsze zadanie polega na budowie drogi, która połączy istniejące ulice Piastowską i Rokitniańską, mając na celu zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego, poprzez wyprowadzenie ruchu drogowego z centrum miasta oraz zapewniając połączenie drogowe zgodne z MPZP dla przyszłościowego Parku Przemysłowego II. Inwestycja stanowi kontynuację już wykonywanego etapu nr 1.

Projekt polega na wykonaniu nowej drogi. Przewidziano wykonanie odwodnienia do rowów przydrożnych oraz wykonanie ciągu pieszo-rowerowego. W ramach inwestycji wykonany zostanie kanał technologiczny oraz wykonane zostaną zjazdy

Parametry techniczne drogi, ciągu pieszo-rowerowego, i poboczy w zakresie rozwiązania w planie i profilu, zostały przyjęte zgodnie z jej funkcją oraz klasą techniczną drogi.

5. Parametry techniczne

Przyjęto następujące parametry techniczne drogi:

- kategoria drogi – gminna
- klasa drogi – G,
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- szerokość jezdni głównej – $2 \times 3,5 = 7,0$ m
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego ok. 3.5 m
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- rodzaj nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego - bitumiczna lub z kostki betonowej
- przekrój – drogowy,
- odwodnienie do projektów rowów przydrożnych chłonno-odparowujących

6. Opis terenów przyległych do planowanej inwestycji (m. in. z planów zagospodarowania)

Planowana inwestycja częściowo znajdować się będzie na obszarze MPZP nr 41 Międzyrzecki Park Przemysłowy II i inwestycja jest z nim zgodna. Częściowo znajdować się będzie na działce rolnej, która została wydzielona pod przyszłościowy pas drogowy. Tereny przyległe do pasa drogowego stanowią działki rolne i nieużytki. Na początku i końcu projektowanej drogi inwestycja łączy się z istniejącymi ulicami Piastowską i Rokitniańską.

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

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

Porównanie wymiarów istniejącej i planowanej drogi.

Istniejąca jezdnia nie występuje. Po zrealizowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia jezdnia będzie miała szerokość 7,0 m i jej powierzchnia wynosić będzie około 7350 m², a powierzchnia ciągu pieszo-rowerowego około 370 m².

Procent powierzchni wyłączony z powierzchni biologicznie czynnej.

W związku z koniecznością budowy drogi ilość zajętego terenu przez jezdnię, ciąg, rowy pobocza i skarpy wynosić będzie ok 2,4 ha gruntów przeznaczonych częściowo pod drogę zgodnie z MPZP i gruntów znajdujących się na działce wydzielonej pod przyszły pas drogowy.

2. Lokalizacja względem obszarów: wodno-błotnych, o płytkim zaleganiu wód podziemnych (w tym siedliska łągowe oraz ujścia rzek)

W bezpośrednim otoczeniu brak jest obszarów wodno-błotnych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek. Najbliższe obszary błotne Nowosolska Dolina Odry znajdują się w odległości kilkudziesięciu km.

3. Lokalizacja względem obszarów: leśnych, objętych ochroną (w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych), przylegających do jezior

Obszary leśne

Inwestycja nie przebiega przez tereny leśne

Obszary objęte ochroną

Lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia względem obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142, 10, 650) omówiona została w rozdziale IX.

Strefy ochronne ujęć wód

W bezpośrednim otoczeniu przedmiotowej inwestycji nie występują strefy ochrony ujęć wody.

Obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarze GZWP

Lokalizacja względem obszarów: wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną

- Inwestycja nie znajduje się na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną. Szerzej lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia względem obszarów podlegających ochronie omówiona została w rozdziale X.*

4. Lokalizacja względem obszarów: na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia

W rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia brak jest obszarów, na których standardy, jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

5. Lokalizacja względem obszarów: o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne

W obszarze przedmiotowego przedsięwzięcia brak jest obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

6. Lokalizacja względem zabudowy mieszkaniowej, informacje o gęstości zaludnienia

Droga przebiega przez tereny zabudowane. Gęstość zaludnienia w gminie Międzyrzecz 79 osób na 1 km².

7. Lokalizacja względem obszarów: uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej

Inwestycja nie znajduje się na terenie uzdrowiska i terenie ochrony uzdrowiskowej. Najbliżej położony względem omawianego odcinka obszar uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej znajduje się w województwie zachodniopomorskim około 200 km.

8. Lokalizacja względem obszarów: wód (JCW) i informacja o obowiązujących dla nich celach środowiskowych

Zgodnie z rozdział VI.

9. Lokalizacja zaplecza budowy; należy uwzględnić odległości od terenów chronionych akustycznie, zbiorników i cieków wodnych

Na poziomie prowadzenia prac projektowych projektant nie jest w stanie jednoznacznie określić gdzie Wykonawca robót stworzy plac pod bazę materiałową i sprzętową i zaplecze budowy. W oparciu o wcześniejsze nasze doświadczenia z realizacji podobnych inwestycji można stwierdzić, że taki zakres robót praktycznie nie wymaga stworzenia zaplecza budowy, gdyż materiały wykorzystywane do budowy są dowożone i wbudowywane na bieżąco, a sprzęt codziennie transportowany na teren budowy.

W przypadku gdyby Wykonawca chciał zlokalizować zaplecze budowy powinien on spełniać warunki określone poniżej. Proponuje się ewentualne wykonanie zaplecza budowy na działce 26/13 obręb Międzyrzecz 2.

Wykonawca na terenie ewentualnego zaplecza powinien być wyposażony w odpowiednie środki (maty i środki absorpcyjne) służące do miejscowej i szybkiej neutralizacji zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi. Takie rozwiązanie praktycznie eliminuje możliwość zanieczyszczenia istniejącego terenu. Dodatkowo Wykonawca robót powinien być w stałym kontakcie z odpowiednimi służbami ratowniczymi (np. Państwowa Straż Pożarna) na wypadek, gdyby nie mógł sobie sam poradzić z ewentualnie powstałym zagrożeniem dla środowiska. Ścieki bytowe, wytworzone przez pracowników, powstające w trakcie prowadzenia robót, będą odprowadzone do szczelnych zbiorników na nieczystości np. typu TOY TOY. W trakcie trwania prac budowlanych nieczystości będą wywożone do odpowiednich punktów przyjmowania ścieków. Woda na potrzeby bytowe pracowników będzie dostarczana beczkowitzem

Gdyby w trakcie prowadzenia prac budowlanych zaszła konieczność zorganizowania zaplecza budowy, to wykonawca robót budowlanych powinien zapewnić doprowadzenie na teren budowy wody do celów technologicznych i sanitarnych oraz odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.

Nie należy organizować baz postojowych maszyn, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac w pobliżu drzew. Należy zachować wolną strefę wokół drzew równą co najmniej obrysowi koron. Zaplecza budowy należy lokalizować na terenie możliwie utwardzonym, zabezpieczonym przed oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne, poza terenami chronionymi przed hałasem. W

przypadku prowadzenia prac budowlanych jedynie w ciągu dnia dopuszcza się zlokalizowanie zaplecza w pobliżu terenów chronionych mieszkaniowych.

Przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowy należy wykluczyć jej lokalizację w miejscach występowania wód gruntowych oraz w pobliżu cieków i systemów melioracyjnych.

10. Opis występującej fauny i flory w zasięgu oddziaływania (bezpośredniego i pośredniego)

W rozdziale zawarto informację o gatunkach stwierdzonych na etapie przeprowadzenia inwentaryzacji w okresie maj 2024 r.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, polegające na budowie drogi gminnej, znajduje się w obszarze częściowo już przekształconym pod przyszłą drogę oraz na terenach rolnych i częściowo na nieużytkach i w związku z tym występuje niewielkie pokrycie szatą roślinną. Są to ubogie fitocenozy, na które składają się przedstawiciele wiechlinowatych, pospolite gatunki roślinności ruderalnej. Wieloletnie poddawanie tych terenów wpływom antropomorficznych, związanych z gospodarką rolną, wpłynęło wysoce negatywnie na roślinność. Nieużytki nie prezentują wysokiej wartości przyrodniczej. Świat roślin reprezentują ugrupowania roślinności ruderalnej oraz segatalnej. Na terenach tych również dominują rośliny z rodziny wiechlinowatych, z dużym udziałem pospolitych chwastów. Występują tu: osty, rumianek polny, skrzyp polny, wrotycz pospolity, wilczomlecz sosnka, pięciornik gęsi, gatunki lucerny, koniczyn, bylica pospolita, chaber bławatek, krwawnik pospolity, oraz inne dość pospolite gatunki.

W obrębie rowów stwierdzono porastanie pokrzywy pospolitej, trzciny pospolitej, lebiody oraz niecierpka pospolitego.

W bezpośrednim obszarze projektowanego odcinka drogi nie obserwowano żadnych większych zwierząt takich jak sarny, jelenie czy dziki.

*Na odcinku planowanej inwestycji stwierdzono aktywność m.in.: sikor (bogotka *Parus major*, modra *Cyanistescaeruleus*, sikora uboga *Poecilepalustris*), drozdów (kos *Turdusmerula*, śpiewak *Turdusphilomelos*), zięba *Fringillacoelebs*) oraz krukowatych (kruk *Corvuscorax*, sójka *Garullusglandarius*). Odnotowano obecność, kosa *Turdusmerula*, rudzika *Erithacusrubecula*.*

W trakcie prowadzonego rozpoznania przyrodniczego nie stwierdzono obecności gatunków roślin i zwierząt podlegających ochronie, mogących ulec zniszczeniu lub uszkodzeniu w trakcie prowadzonych robót.

10.1. Informacje dotyczące populacji lęgowych ptaków w zadrzewieniu przydrożnym (tj. drzewach i krzewach), a także w obiektach budowlanych lub budowlach zlokalizowanych w pasie drogowym

Ze względu na przeznaczenie terenu i wykorzystywanie go w sposób rolniczy zadrzewienia przydrożne (drzewa i krzewy) praktycznie nie występują, oraz nie występują obiekty budowlane.

10.2. Informacje dotyczące populacji płazów w przypadku występowania siedlisk dogodnych dla rozrodu lub migracji płazów (rowy melioracyjne, zbiorniki, tereny leśne lub podmokłe, łąki, nieużytki)

W obrębie przedmiotowego przedsięwzięcia brak jest dogodnych siedlisk dla rozrodu, migracji lub też bytowania płazów

10.3. Informacje dotyczące populacji nietoperzy wykorzystujących zadrzewienia przydrożne lub sąsiadujące zbiorowiska leśne, a także w obiektach mostowych

W obrębie przyszłego pasa drogowego nie stwierdzono chronionych gatunków nietoperzy. W pasie drogowym brak jest obiektów budowlanych.

11.4. Grzyby i porosty

W obrębie planowanych robót nie stwierdzono chronionych grzybów i porostów.

III. Rodzaj technologii

1. Opis przewidywanego zakresu prac

Budowa polegać będzie na wykonaniu drogi o bitumicznej nawierzchni jezdni o szerokości 7,0 m wraz z ciągiem pieszo-rowerowym, rowami przydrożnymi, kanałem technologicznym i elementami wyposażenia. Projektowana droga to droga klasy G. Projektowana konstrukcja drogi jest dla obciążenia ruchem KR4.

Projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni w nowym śladzie:

- ulepszone podłoże z gruntocementu lub z kruszywa ewentualnie z georusztem
- podbudowa z kruszywa
- warstwa bitumiczna podbudowy
- warstwa bitumiczna wiążąca
- warstwa bitumiczna ścieralna

Inwestycja obejmuje:

Roboty związane z inwestycją:

- Wykonanie robót ziemnych
- Ewentualna wymiana gruntów nienośnych
- Wykonanie prac przygotowawczych, dostosowanie istniejącego terenu, rozbiórka elementów kolidujących, zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu
- Rozbiórka istniejącej konstrukcji jezdni na dowiązaniu
- Zerwanie humusu
- Montaż przepustów
- Wykonanie zasypki
- Wykonanie konstrukcji jezdni
- Montaż elementów wyposażenia
- Wykonanie budowy rowów wraz z umocnieniami
- Wykonanie humusowania z obsianiem trawą
- Wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu
- Wykonanie kanału technologicznego
- Wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni, ciągu pieszo - rowerowego
- Wykonanie poboczy
- Prace porządkowe

2. Struktura ruchu

Przyjęto strukturę ruchu założeniu maksymalnego wzrostu SDR o 50% w perspektywie 20 lat na SDR=2026 pojazdów

3. Wycinka roślinności przydrożnej (drzew i krzewów)

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wstępnie na czas opracowywania karty nie przewidują się drzewa do wycinki i krzewy, na które wymagana byłby decyzja o wycince drzew. W przypadku rozrostu drzew i krzewów do czasu składania decyzji zrid zostaną one ujęte i przedstawione na planie wyrębu podczas uzyskiwania decyzji zrid.

IV. Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego

Inwestycja będzie zrealizowana wzdłuż terenu przewidzianego pod drogę w MPZP i wzdłuż wydzielonej działki pod przyszłościowy pas drogowy i stanowić będzie kontynuację wykonywanego już etapu nr 1. Ze względu na zabudowę mieszkaniową i rzekę Obrę brak jest możliwości dokonania wariantowania lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Przyjęte rozwiązania są optymalne ze względu na koszty oraz spełnienie potrzeb wynikających z istniejącego obciążenia ruchem pojazdów oraz uzyskania efektu podniesienia estetyki nawierzchni jezdni, komfortu i bezpieczeństwa użytkownika oraz dostosowania projektowanej drogi do obowiązujących przepisów.

W przypadku, gdy nie będzie przeprowadzona budowa drogi dla ruchu pojazdów w momencie powstania zabudowy mieszkaniowej i rozwoju strefy przemysłowej będzie skierowany do centrum, zwiększy to dyskomfort życia mieszkańców, a także niebezpieczeństwo dla mieszkańców, ze względu na zwiększony ruch drogowy.

Brak budowy drogi, z wykorzystaniem nowszych technologii i środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, powodować będzie zwiększone ryzyko wypadków i awarii na drodze, w tym z udziałem zarówno pieszych, jak i rowerzystów.

- niepodejmowanie przedsięwzięcia – tzw. wariant „zerowy” – polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji. Wariant jest niekorzystny, z uwagi na rozwój miasta oraz konieczność wykonania dróg do powstającej zabudowy mieszkaniowej oraz rozwoju strefy przemysłowej. Zaniechanie realizacji przedsięwzięcia nie spowoduje poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a wręcz przeciwnie, może skutkować większą ilością kolizji i potrażeń poprzez zmniejszenie płynności ruchu. W przypadku zaniechania działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa stan z każdym rokiem przyległych dróg będzie podlegał postępującej degradacji.*
- wariant preferowany przez Zamawiającego - wariant polegający na realizacji inwestycji wzdłuż działki wyznaczonej w MPZP pod drogę i wzdłuż działki wydzielonej pod przyszłościową drogę oraz jako kontynuację etapu nr 1, z zachowaniem niezbędnych parametrów dla tej kategorii drogi. Budowa nowego połączenia drogowego oraz budowa ciągu pieszo-rowerowego spowoduje lepszą organizację ruchu, wprowadzi płynność poruszania się pojazdów oraz bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, a tym samym zniweluje emisję do powietrza ze źródeł komunikacyjnych. Wariant jest najkorzystniejszy, ponieważ równocześnie pozwala na realizację założonych celów ekonomicznych, gospodarczych, społecznych oraz minimalizuje oddziaływanie na środowisko, które mogłyby spowodować pogorszenie jego stanu. Wariant jest też najmniej uciążliwy dla mieszkańców gdyż nie zachodzi konieczność zajęcia prywatnych działek.*

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

1. Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę

na etapie realizacji: Prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody w celach technologicznych w ilości do 200 m³/cały okres budowy.

na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

2. Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce (wymienić jakie, np. cement, kruszywa itp.)

na etapie realizacji: Surowce zostaną dostarczone na budowę bezpośrednio przed wybudowaniem. Surowce posiadające atest będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Prognozuje się wykorzystanie surowców w ilości: mieszanka mineralno-bitumiczna wyprodukowana w wytwórni mas bitumicznych (poza placem budowy) – ok. 1500 Mg/cały okres budowy, gruncocement lub kruszywo ewentualnie z georusztem- ok. 3000 Mg/cały okres budowy, kostka betonowa - ok. 100 m³/cały okres budowy, tłuczeń - ok. 2400 Mg/cały okres budowy, nasypy i wykopy - ok. 20000 m³/cały okres budowy.

Beton – ok 50 m³, stal konstrukcyjna i zbrojeniowa ok – 10 Mg

Szczegółowy zakres wykorzystywanych w realizacji przedsięwzięcia surowców opisany zostanie w Przedmiarze Robót, sporządzonym na etapie wyboru Wykonawcy przedmiotowego zadania.

na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

3. Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi:

na etapie realizacji: przewiduje się zużycie paliw w pojazdach obsługujących budowę. Na tym etapie nie jest możliwe oszacowanie ilości zużycia.

na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

4. Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

elektryczną - na etapie realizacji: z istniejącej sieci elektrycznej w ilości wskazanej według zużycia licznika. Prognozuje się wykorzystanie energii elektrycznej do ok. 800 kWh/cały okres budowy.

elektryczną - na etapie eksploatacji: z istniejącej sieci elektrycznej w ilości wskazanej według zużycia licznika.

cieplną - na etapie realizacji: Nie przewiduje się.

cieplną - na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

gazową - na etapie realizacji: Nie przewiduje się.

gazową - na etapie eksploatacji: Nie przewiduje się.

VI. Rozwiązania chroniące środowisko

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane według powszechnie znanych technologii, niepowodujących niszczenia środowiska. Masy betonowe oraz elementy infrastruktury drogowej będą wytwarzane w wytwórniach spełniających warunki ochrony środowiska i transportowane będą sprawnym i dopuszczonym do ruchu sprzętem. Wszystkie materiały muszą posiadać odpowiednie certyfikaty i aprobaty dopuszczające je do zastosowania w budownictwie drogowym i kolejowym. Planuje się, że roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej, sprzętem

budowlanym posiadającym odpowiednie atesty i homologacje, dopuszczonym powszechnie do stosowania w budownictwie, który spełnia warunki emisji dopuszczalnego hałasu. Należy tu zwrócić uwagę, że planowana inwestycja w przeważającej części jest zlokalizowana w miejscu istniejącej drogi.

Na wykonawcy robót będzie ciążył obowiązek wykonania odpowiedniego zabezpieczenia prac rozbiórkowych oraz montażowych w taki sposób, aby do istniejącego środowiska (tj. wody oraz na przyległy teren) nie przedostały się w/w odpady.

Proponowanymi środkami chroniącymi środowisko, jakie może zastosować wykonawca, mogą być wyposażenie Wykonawcy w maty ochronne i sorbenty.

Wykonawca będzie również zobowiązany do usunięcia wszystkich resztek i odpadów poza obszar budowy na składowiska odpadów (gdzie zostaną przekazane do odzysku lub utylizacji).

Warunki korzystania z wód regionu wodnego

Zgodnie z systematyką oceny wpływu działalności ludzkiej na środowisko umieszczonej w załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu i trybu opracowywania planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy oraz warunków korzystania z wód regionu wodnego (Dz. U. z dnia 3 czerwca 2004 r.), człowiek może oddziaływać bezpośrednio na zasoby wód powierzchniowych i podziemnych poprzez:

a) zakłócenie ilości naturalnych zasobów wodnych dorzecza siecią poborów i zrzutów, powodując m.in.:

- punktowe zmniejszenie ilości wody,*
- punktowe zwiększenie ilości wody,*
- zmiany położenia poziomu wód gruntowych,*
- przemieszczenie zasobów wodnych w przestrzeni (ze zlewni do zlewni),*
- straty bezzwrotne zasobów,*
- zakłócenie warunków dla naturalnej fauny i flory w obrębie koryta i na terenie dorzecza,*

b) zakłócenie jakości naturalnych zasobów wodnych przez doprowadzenie ładunku zanieczyszczeń, powodując m.in.:

- punktowe pogorszenie chemicznej i bakteriologicznej jakości wody,*
- liniowe pogorszenie chemicznej i bakteriologicznej jakości wody,*
- obszarowe pogorszenie chemicznej i bakteriologicznej jakości wody,*
- zmianę termiki wód,*
- zmianę warunków dla naturalnej fauny i flory w obrębie koryta i na terenie dorzecza.*

Odniesienie do założeń Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Podstawowymi założeniami Ramowej Dyrektywy Wodnej jest osiągnięcie następujących celów:

- zaspokojenia zapotrzebowania na wodę ludności, rolnictwa i przemysłu,*
- promowania zrównoważonego korzystania z wód,*
- ochrony wód i ekosystemów znajdujących się w dobrym stanie ekologicznym,*
- poprawy jakości wód i stanu ekosystemów zdegradowanych działalnością człowieka,*
- zmniejszenia zanieczyszczenia wód podziemnych,*
- zmniejszenia skutków powodzi i suszy,*
- osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego,*
- osiągnięcie co najmniej dobrego stanu chemicznego.*

Analizując przedmiotowe przedsięwzięcie należy mieć na uwadze, że jest ono kontynuacją etapu nr 1 oraz prowadzone jest częściowo po działkach wydzielonych pod drogę w ramach MPZP i częściowo po działce wydzielonej pod przyszłościowy pas drogowy, która ma na celu polepszenie jej parametrów technicznych. Dlatego warto zauważyć, że dotychczasowa emisja substancji do wody, w stosunku do stanu obecnego, nie zwiększy się i nie będzie miało wpływu na ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Planowany zakres inwestycji ma marginalne znaczenie w globalnej skali dla rozpatrywanych jednolitych części wód, jednak pomimo to należy stwierdzić, iż w ramach planowanej inwestycji podjęto wszelkie środki, aby poprzez działania cząstkowe przyczynić się do ograniczenia emisji do wody substancji szkodliwych, a przez to, w dłuższej perspektywie, umożliwić osiągnięcie celów środowiskowych.

Podsumowując powyższe ustalenia należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie wpłynie niekorzystnie na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry ustalonym na mocy Ramowej Dyrektywy Wodnej.

W rozpatrywanym przypadku dotychczasowe użytkowanie pobliskich terenów w tym dróg nie powodowało negatywnego oddziaływania na wody podziemne i powierzchniowe.

Należy stwierdzić, że w stosunku do stanu istniejącego nie zmienia się warunków korzystania z wód regionu wodnego. A na skutek zastosowania zorganizowanego systemu odwodnienia obiektu przyczyni się do ograniczenia negatywnego wpływu drogi na wody powierzchniowe i podziemne.

Jednolite części wód powierzchniowych

CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH		
<i>Jednolita część wód powierzchniowych (JCWP)</i>	<i>Kod JCWP</i>	RW6000161878799
	<i>Nazwa JCWP</i>	Obra od jez. Rybojadło do Paklicy
<i>Lokalizacja</i>	<i>Region wodny</i>	Warty
	<i>Obszar dorzecza</i>	
	<i>Kod</i>	6000
	<i>Nazwa</i>	obszar dorzecza Odry
	<i>RZGW</i>	Poznań
	<i>ZZ</i>	Gorzów Wlkp.
	<i>NW</i>	Międzyrzecz
<i>Cele środowiskowe</i>		
<i>Stan/potencjał ekologiczny</i>	<i>dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Obra w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego)</i>	
<i>Stan chemiczny</i>	<i>stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry</i>	
<i>Czynniki determinujące osiągnięcie celów środowiskowych</i>	<i>Potrzeba społeczno-ekonomiczna zaspokajana przez źródło presji Antropogenicznej oraz braku alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej.</i>	
Presje determinujące stan wód		
<i>Główne źródło presji troficznych</i>	<i>źródła przemysłowe oraz źródła bytowe i komunalne (punktowe)</i>	
<i>Główne źródło presji zasilających</i>	<i>nie dotyczy</i>	
<i>Główne źródło presji z grupy syntetycznych i niesyntetycznych substancji zanieczyszczających</i>	<i>nie dotyczy</i>	

<i>Główne źródło presji hydromorfologicznych</i>	<i>nie dotyczy</i>
<i>Główne źródło presji chemicznych</i>	<i>rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski; rozproszone - rolnictwo, leśnictwo;</i>
<i>Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego</i>	<i>zagrożona</i>

Jednolite części wód podziemnych.

CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH		
<i>Jednolita część wód podziemnych (JCWPd)</i>	<i>Europejski kod JCWPd</i>	<i>GW600059</i>
	<i>Nazwa JCWPd</i>	<i>59</i>
<i>Lokalizacja</i>	<i>Region wodny</i>	<i>Warty</i>
	<i>Obszar dorzecza</i>	
	<i>Kod</i>	<i>6000</i>
	<i>Nazwa</i>	<i>obszar dorzecza Odry</i>
	<i>RZGW</i>	<i>Poznań</i>
<i>Ocena stanu</i>	<i>ilościowego</i>	<i>dobry</i>
	<i>chemicznego</i>	<i>dobry</i>
<i>Cel środowiskowy</i>	<i>Stan ilościowy</i>	<i>dobry</i>
	<i>Stan chemiczny</i>	<i>dobry</i>
<i>Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych</i>	<i>niezagrożona</i>	
<i>Potrzeba społeczno-ekonomiczna zaspokajana przez źródło presji antropogenicznej determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych</i>	<i>Nie dotyczy</i>	
<i>Rodzaj presji determinującej stan wód w obrębie danej JCWPd</i>	<i>NIE</i>	
<i>Odstępstwo</i>	<i>-</i>	
<i>Typ odstępstwa</i>	<i>-</i>	

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

1. Ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych oraz ścieków deszczowych

Na etapie budowy wytworzone ścieki bytowe związane będą z pobytem ludzi na budowie. Prognozuje się zużycie do 1 m³/tydzień. Ścieki będą odbierane przez podmioty do tego uprawnione, z którymi Wykonawca robót zawrze umowę.

Sposób odwodnienia projektowanego odcinka drogi w stosunku do istniejącego terenu nie nie zmieni się. Wody opadowe oraz roztopowe odprowadzane będą w projektowane przydrożne rowy drogowe zlokalizowane przy projektowanej drodze.

2. Rodzaj, przewidywane ilości, sposób i miejsca magazynowania odpadów, a także sposób ich zagospodarowania

Zagadnienia z zakresu gospodarki odpadami omówiono w rozdziale XIII.

3. Ilość i rodzaje wprowadzanych substancji do powietrza, wód i gleby

a) Odwodnienie

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 ze zm.), wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne wprowadzane do wód lub do ziemi z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, centrów miast, budowli kolejowych, dróg zaliczanych do kategorii krajowych i wojewódzkich oraz powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha, nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l substancji ropopochodnych.

Bilans masowy

▪ W celu określenia stężenia zawiesin oraz węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych spływających z analizowanego odcinka drogi można posłużyć się normą PN-S-02204 „Odwodnienie Dróg”, wydaną przez Polski Komitet Normalizacyjny. Bazuje ona na wynikach badań zanieczyszczenia spływów z dróg przeprowadzone w krajach wysoko rozwiniętych oraz wyniki badań zanieczyszczenia ścieków opadowych z terenów miejskich i dróg w Polsce. Stężenia zawiesin w spływach z dróg określone na podstawie formuł przedstawionych w normie PN-S-022004 są z reguły znacznie zawyżone w stosunku do obecnie obserwowanych stężeń zanieczyszczeń. Wynika to w szczególności z poprawy stanu dróg i pojazdów. Dlatego w celu określenia wartości zbliżonych do wartości badań laboratoryjnych w niniejszym opracowaniu posłużono się nowszą metodą zaproponowaną w opracowaniu „Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” wprowadzonych zarządzeniem nr 29 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 października 2006 r.

Na podstawie wyników badań dla wylotów kanalizacji różnych typów bez stosowania urządzeń podczyszczających uzyskano zależność pomiędzy stężeniem zawiesin ogólnych w spływach powierzchniowych z dróg a natężeniem ruchu. Zależność ta może być opisana wzorem:

$$S_{zo} = 0,718 \cdot Q^{0,529} \text{ [mg/dm}^3\text{]}$$

gdzie:

S_{zo} – stężenie zawiesiny ogólnej w spływach z dróg [mg/l],

Q – dobowe natężenie ruchu (SDR) w zakresie 1000 do 17500 pojazdów na dobę [P/d],

Powyższa formuła powinna mieć zastosowanie dla dróg poza obszarami zabudowanymi, dla $SDR < 17500$ poj./d. Nie mniej oparto się na niej ze względu na to, że formuły proponowane w PN-S-02204 „Odwodnienie Dróg” dają znacznie zawyżone wyniki.

Znając zawartość zawiesin można prognozować zawartości pozostałych zanieczyszczeń w ściekach opadowych stosując różne formuły obliczeniowe, zawarte w opracowaniu PN-S-022004; Osmulski-Mróż, 1993; Zasady ochrony środowiska w drogownictwie, 1999. Prognozując zawartość substancji ekstrahujących się z eterem naftowym posłużono się zależnością:

$$S_{SEEN} = 0,08 \cdot S_{zo}$$

W poniższej tabeli przedstawiono prognozowane stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych z analizowanego odcinka drogi.

- W tabeli przedstawiono prognozowane stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych z analizowanego odcinka drogi przy założeniu maksymalnego wzrostu SDR o 50% w perspektywie 20 lat.

Odcinek	SDR	Stężenie zawiesin Szo [mg/dm ³]	Stężenie ekstrahujących się eterem S _{SEEN} [mg/dm ³]	
ul. Poznańskiej do ul. Piastowskiej	2026	40,30	3,22	

Ze względu na brak formuł obliczeniowych pozwalających określić stężenie węglowodorów ropopochodnych trudno dokładnie ustalić prognozowane stężenie tego zanieczyszczenia. Konieczne jest rozdzielenie pojęć „substancji ropopochodnych” i „substancji ekstrahujących się eterem naftowym”. Należy pamiętać, że węglowodory ropopochodne stanowią jedynie część substancji ekstrahujących się eterem (do 80%). Biorąc pod uwagę, że prognozowane stężenie SEEN wyniesie 3,22 mg/dm³, stwierdza się że stężenia węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych z analizowanej drogi nie przekroczą 3,22 mg/dm³ (sytuacja najmniej korzystna – całość SEEN to węglowodory ropopochodne). W związku z powyższym stwierdza się, że nie nastąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych ustalonych dla węglowodorów ropopochodnych 15 mg/dm³.

Zgodnie z wymienionym wcześniej zarządzeniem nr 29 z dnia 30 października 2006 roku „Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” należy podkreślić, że pomiary wykonane w 2005 roku przez Oddziały GDDKiA wykazały marginalne znaczenie benzyn i olejów w ogólnym stężeniu węglowodorów. Oznacza to, że wykonane do tej pory analizy substancji ropopochodnych mogą mieć odniesienie do węglowodorów ropopochodnych. Przeprowadzone badania wykazały, że w 298 wynikach pomiarów (spośród 1403), stężenia substancji ropopochodnych były większe od granicy oznaczalności - 0,005 mg/dm³ (pozostałe wyniki kształtowały się poniżej tej wartości). Wartości te nie przekroczyły jednak wartości dopuszczalnej 15 mg/dm³. W związku z powyższym wg „Wytycznych...” należy przyjmować, że w prognozach dla odcinków dróg krajowych przy małej wrażliwości terenu i odbiorników, stężenie węglowodorów ropopochodnych jest mniejsze niż wartość dopuszczalna.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2006, nr 137, poz. 984 z późn. zm.) mówi, że wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne **nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/dm³ zawiesin ogólnych oraz 15 mg/dm³ węglowodorów ropopochodnych.**

Zastosowane metody prognozowania jakości wód opadowych i roztopowych wskazują, że odprowadzane z powierzchni przedmiotowej inwestycji nie będą przekraczać dopuszczalnych norm zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych w związku z tym **nie zachodzi konieczność ich oczyszczania przed odprowadzeniem do odbiornika.**

b) Hałas i wibracje

Podczas prowadzonych robót wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu, przewożących ładunki. Ciężki sprzęt budowlany może być w bezpośrednim jego pobliżu źródłem dźwięku o poziomie przekraczającym nawet 90 dB. Samochody transportujące maszyny i urządzenia oraz materiały budowlane generują hałas o poziomie większym niż 80 dB (zgodnie z Polską Normą). Wymusza to przeprowadzenie prac w możliwie jak najkrótszym czasie.

Prace te charakteryzować się będą bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem na tereny przyległe do miejsc, gdzie będą te prace prowadzone. Teren intensywnych prac, a wraz z nim obszar narażony na omawiane oddziaływanie będzie się przesuwiał zgodnie ze specyfiką realizacji przedmiotowej inwestycji.

Prace ciężkiego sprzętu używanego podczas realizacji takich inwestycji charakteryzują się wysokimi poziomami hałasu emitowanymi do środowiska.

Niestety, prognozowanie poziomu hałasu związanego z pracami prowadzonymi przy budowie dróg nie jest możliwe bez znajomości parametrów wpływających na wielkość emisji, tzn. rodzaju, stanu technicznego, liczby maszyn użytych do robót oraz czasu ich pracy.

W fazie eksploatacji przedmiotowej inwestycji źródłem hałasu na otaczającym obszarze będą pojazdy samochodowe poruszające się po przedmiotowych odcinkach drogi. Poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów eksploatacyjnych projektowanych dróg. W ramach przedmiotowej inwestycji wykonana zostanie nowa nawierzchni jezdni. Wybudowane zostaną nowe zjazdy, co zapewni sprawną i wyraźną komunikację z przyległymi działkami. Biorąc pod uwagę powyżej wskazany zakres projektowanych prac należy spodziewać się zmniejszenia emisji hałasu w stosunku do stanu istniejącego.

Po zrealizowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia nie przewiduje się pogorszenia klimatu akustycznego w wręcz jego poprawę. Ponadto lokalizacja zabudowy uniemożliwia zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych z uwagi na przepisy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku budowy ekranów nie zostałby spełniony warunek zapewnienia widoczności na skrzyżowaniu dróg. Należy mieć jednak na uwadze, że z uwagi na lokalny charakter drogi o niedużym natężeniu ruchu w ciągu doby, przekroczenia norm hałasu nie wystąpią.

W zakresie drgań oddziaływanie może wystąpić zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji obiektu. Działanie to wiąże się z wpływem wibracji drogowych na sąsiadujące z drogą powierzchnie. Wibracje drogowe, o których mowa, to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu z powierzchnią terenu, a następnie rozprzestrzeniane poprzez podłoże do otoczenia. Przenoszenie odbywa się głównie na sąsiadujące z drogą budynki, które następnie przekazują drgania na znajdujące się w ich wnętrzach osoby.

W przypadku omawianego odcinka drogi gminnej nie mamy do czynienia z oddziaływaniem skumulowanym związanym z innymi znaczącymi źródłami hałasu.

Wytyczne ogólne dla etapu budowy i eksploatacji:

- prace związane z przedmiotową inwestycją oraz prace związane z jej konserwacją i utrzymaniem nie mogą być prowadzone nocą,*
- baza sprzętowa nie może być zlokalizowana w pobliżu zabudowy mieszkaniowej,*
- poziom mocy akustycznej użytego sprzętu nie może przekraczać wartości dopuszczalnych (określonych np. w odpowiednim rozporządzeniu 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 nr 263 poz. 2202)).*

c) Powietrze

W chwili obecnej nie można dokładnie ilościowo określić dla okresu realizacji inwestycji ilości i rodzajów emitowanych zanieczyszczeń. Zależać to będzie od rozwiązań przyjętych w projekcie organizacji robót. Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne. Wynika to ze skali inwestycji, stosowanej technologii i rodzaju przedsięwzięcia. Oddziaływania powyższe są integralnie związane z zakresem przedsięwzięcia i w zasadzie nie mogą być wyeliminowane.

Zasięg w/w zagrożeń w czasie budowy jest ograniczony w części i przestrzeni – nie decyduje w sposób trwały o stanie środowiska w rejonie analizowanego obszaru lokalizacji przedsięwzięcia (po zakończeniu budowy ten rodzaj oddziaływania na środowisko nie będzie występował).

Emisje do powietrza

Należy spodziewać się, że poprawienie nawierzchni, a co za tym idzie płynności jazdy przy jednoczesnym polepszaniu, jakości techniczno-ekologicznej silników, przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń powietrza ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu.

Należy mieć jednak na uwadze, że z uwagi na lokalny charakter projektowanej drogi o niedużym natężeniu ruchu pojazdów w ciągu doby, przekroczenia norm emisji do powietrza nie będą występować.

VIII. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i gleby

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi gminnej. Powierzchnia terenu przeznaczona pod realizację planowanego przedsięwzięcia, została już w znacznej mierze przekształcona a częściowo przebiega przez tereny wykorzystywane rolniczo. W związku z powyższym, oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na powierzchnię gleby i ziemi będzie niewiele wniesie w stosunku do zmian w środowisku, które już miały miejsce.

IX. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia oraz jego odległość od granic państwowych (ok. 100 km do najbliższej granicy z Republiką Federalną Niemiec) nie przewiduje się wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko.

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

9.1) Formy ochrony przyrody i przedmioty ich ochrony

Poniżej przedstawiono zestawienie tabelarycznie form ochrony przyrody znajdujące się najbliższej zasięgu inwestycji.

REZERWATY

Nazwa	[km]
Nietoperek	7.62

PARKI KRAJOBRAZOWE

Nazwa	[km]
Pszczewski Park Krajobrazowy	6.41

PARKI NARODOWE

Brak obszarów

OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

Nazwa	[km]
Dolina Obry	0.19

ZESPÓŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE

Nazwa	[km]
Uroczyska Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego	4.12

NATURA 2000 OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY

Nazwa	[km]
Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry PLB080005	7.21

NATURA 2000 SPECJALNE OBSZARY OCHRONY

Nazwa	[km]
Dolina Leniwej Obry PLH080001	3.99

STANOWISKA DOKUMENTACYJNE

Nazwa	[km]
Żebra	27.66

UŻYTEK EKOLOGICZNY

Nazwa	[km]
Kwiecie	2.04

POMNIK PRZYRODY

Nazwa	[km]
brak	1.34



Rycina 1 Mapa z najbliższymi położonymi formami ochrony przyrody Natura 2000 (źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>) – planowaną drogę zaznaczono żółtą linią

Planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie zlokalizowane na obszarach Natura 2000, oraz nie będzie zlokalizowane na innych obszarach prawnie chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r o ochronie przyrody.

9.2) Korytarze ekologiczne

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze korytarza ekologicznego.

W świetle zapisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody, pojęcie „korytarzy ekologicznych” oznacza obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów.

W ramach zaplanowanych prac nie przewidziano wykonywania elementów, które mogą wpłynąć negatywnie na migrację gatunków. Zakres prac budowlanych nie obejmuje wykonania ogrodzenia, które mogłoby spowodować powstanie bariery migracyjnej.

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

Omawiany odcinek drogi nie należy do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T (*Trans-European Transport Networks*).

XII. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz

w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

Nie występują.

XIII. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Planowane przedsięwzięcie, prowadzone zgodnie z zasadami sztuki budowlanej, zasadami BHP i zasadami wiedzy technicznej nie generuje możliwości wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej.

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

Prawidłowo prowadzona gospodarka odpadami, realizowana w ramach inwestycji drogowych, opiera się na fundamentalnej zasadzie zapobiegania powstawaniu odpadów lub minimalizacji ich ilości. Odpady, których powstaniu nie można zapobiec, należy poddawać procesowi odzysku lub unieszkodliwiania. Ostatecznym etapem gospodarowania odpadami jest ich składowanie. Wskazaną wyżej formę stosuje się w sytuacjach, w których inna metoda unieszkodliwiania pozostaje niewykonalna z przyczyn technologicznych lub nieuzasadniona z przyczyn ekonomicznych.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 32 Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz.U. 2018 poz. 992) wytwórcą odpadów powstających w wyniku budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątkania, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy ww. usługi. Z uwagi na fakt, iż wszystkie prace związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia zlecone zostaną przez Inwestora firmom zewnętrznym, stwierdza się, że właśnie te firmy będą wytwórcami odpadów. Wskazane podmioty zewnętrzne zobowiązane są do właściwego gospodarowania odpadami oraz uzyskania odpowiednich decyzji administracyjnych w zakresie gospodarki odpadami.

Przepisy prawa zobowiązują wytwórcę odpadów do:

- *uzyskania pozwolenia na wytwarzanie odpadów, zależnie od ich ilości (zgodnie art. 180a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska):*
 - *powyżej 1 Mg rocznie – w przypadku odpadów niebezpiecznych,*
 - *powyżej 5000 Mg rocznie – w przypadku odpadów innych niż niebezpieczne;*
- *przekazania wytworzonych odpadów innym podmiotom uprawnionym, zgodnie z treścią art. 27 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, posiadającym zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami (zezwolenie na zbieranie odpadów lub na ich przetwarzanie) chyba, że działalność taka nie wymaga uzyskania zezwolenia;*
- *przekazania wytworzonych odpadów innym podmiotom uprawnionym, zgodnie z treścią art. 27 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, posiadającym koncesję na podziemne składowanie odpadów, pozwolenie zintegrowane, wpis do rejestru działalności regulowanej w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości.*

Właściwość miejscową organu wydającego decyzję w zakresie wytwarzania odpadów lub gospodarowania odpadami, ustala się wg miejsca prowadzenia przedmiotowej działalności.

Zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji będą powstawały różne odpady w zależności od realizowanego etapu. Dominującą, pod względem ilości grupą odpadów będą odpady z fazy prac budowlanych.

Odpady wytworzone w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia powinny być zagospodarowane przez Wykonawcę.

Etap realizacji przedsięwzięcia powoduje powstanie większej ilości odpadów niż na etapie eksploatacji ze względu na konieczność wykonywania prac budowlanych, takich jak np. frezowanie nawierzchni czy wykonanie ścinki pobocza, itp. Odpady będą także pochodzić z tworzenia, funkcjonowania i likwidacji zaplecza materiałowego budowy i zasobów materiałowych.

Podstawowe źródła powstawania odpadów:

- roboty ziemne,
- ułożenie nawierzchni dróg,
- frezowanie nawierzchni,
- eksploatacja maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych,
- budowa, funkcjonowanie i likwidacja zapleczy budowlanych.

Odpady powstające w wyniku prowadzonych prac budowlanych można podzielić na grupy:

- Ziemia z wykopów – w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia może powstać w wyniku korytowania pod zjazdy na głębokości 20 cm oraz ścinki pobocza. Skład zależy od lokalnych uwarunkowań geologicznych.
- Odpady z budowy nawierzchni drogowej - odpad z nawierzchni drogi asfaltowej lub betonowej, kostka brukowa, krawężniki, piasek, wszelkie niezanieczyszczone pozostałości po budowie dróg składające się z substancji niezwiązanych, bitumicznie związanych (asfalt niezawierający smoły) lub hydraulicznie związanych (beton), kamienia krawężnikowego i brukowego.
- Gruz rozbiórkowy, odpady z rozbiórki – na przykład destrukta powstały z frezowania istniejącej nawierzchni drogowej, powstaje podczas prac budowlanych. Skład może być różny w zależności od rodzaju budowli i jej konstrukcji. Materiał mineralny zawierający niewielkie ilości substancji organicznych i nieorganicznych tj. ziemia, piasek, beton bez stali zbrojeniowej, cegła, kamienie naturalne uznawany jest za gruz niezanieczyszczony.
- Odpady z placów budowy: drewno, tworzywa sztuczne, papier, tektura, metal, kable, farby, lakiery, kleje.

Poza nadmiarem mas ziemnych (kod: 17 05 04) na etapie realizacji inwestycji mogą powstać odpady sklasyfikowane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 09 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2014 poz. 1923). Szczegółowy bilans mas ziemnych powinien znajdować się w projekcie budowlanym (w celu m.in. ustalenia wielkości nadmiaru lub niedoboru mas ziemnych).

Tabela 1 Przewidywane odpady, jakie mogą powstać w trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Sposób postępowania z odpadami wg obowiązujących przepisów prawa	Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji	R4, R5, R12 (Przekazywanie do recyklingu)	Ok. 0,1 [Mg]

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA
BUDOWA OBWODNICY MIĘDZYRZECZA ETAP 2

	<i>niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone</i>		
15 02 02*	<i>Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi</i>	<i>R5, R12 (Recykling zużytego czyszcziwa)</i>	<i>Ok. 0,1 [Mg]</i>
15 02 03	<i>Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02</i>	<i>R5, R12 (Recykling zużytego czyszcziwa)</i>	<i>Ok. 0,1 [Mg]</i>
17 01 01	<i>Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów</i>	<i>R5, R12 (Surowiec wtórny wykorzystany jako podbudowa)</i>	<i>Ok. 30 [Mg]</i>
17 01 02	<i>Gruz ceglany</i>	<i>R5, R12 (Surowiec wtórny wykorzystany jako utwardzenie terenu)</i>	<i>Ok. 10 [Mg]</i>
17 01 81	<i>Odpady z remontów i przebudowy dróg</i>	<i>R5, R12 (Surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych)</i>	<i>Ok. 4000 [Mg]</i>
17 02 01	<i>Drewno</i>	<i>R12 lub R1, R3 (Przekazywane do recyklingu, odzysk celulozy, paliwo)</i>	<i>Ok. 40 [Mg]</i>
17 03 02	<i>Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01</i>	<i>R5, R12 (Dodatek do mieszanek mineralno – asfaltowych)</i>	<i>Ok. 0,3 [Mg]</i>
17 04 05	<i>Żelazo i stal</i>	<i>R4, R5, R12 (Wykorzystanie do drobnych napraw lub odzysk metali)</i>	<i>Ok. 0,3 [Mg]</i>
17 05 04	<i>Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione 17 05 03</i>	<i>D1 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne)</i>	<i>Ok. 8,0 [Mg]</i>
17 05 06	<i>170506 - Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 170505</i>	<i>D1 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne)</i>	<i>Ok. 10000 [Mg]</i>
20 01 01	<i>Papier i tektura</i>	<i>R12 lub R1, R3 (Przekazywane do</i>	<i>Ok. 0,3 [Mg]</i>

		<i>recyklingu, odzysk celulozy, paliwo)</i>	
20 01 39	<i>Tworzywa sztuczne</i>	<i>R5, R12 (Przekazywane do recyklingu, odzysk polimerów)</i>	<i>Ok. 0,2 [Mg]</i>
20 01 40	<i>Metale</i>	<i>R4, R5, R12 (Wykorzystanie do drobnych napraw lub odzysk metali)</i>	<i>Ok. 0,1 [Mg]</i>
20 02 01	<i>Odpady ulegające biodegradacji</i>	<i>R3 lub R12 (Wykorzystywanie do kompostowania)</i>	<i>Ok. 3 [Mg]</i>
20 03 01	<i>Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne</i>	<i>D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne)</i>	<i>Ok. 0,3 [Mg]</i>

Rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji sprowadzać się będą do prawidłowej gospodarki odpadami, która przede wszystkim polegała będzie na selektywnej zbiórce odpadów, właściwym ich składowaniu, w miarę możliwości odzyskowi w miejscu wytwarzania oraz przekazywaniu podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia. Część odpadów, w miarę możliwości, zostanie odzyskana na placu budowy.

Odpady opakowaniowe, jak palety drewniane i pojemniki stanowią opakowania zwrotne. Opakowania z folii, papieru oraz odpady powstające na zapleczu socjalnym budowy będą gromadzone w wyznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie odbierane z terenu inwestycji.

Odpady, których nie będzie można wykorzystać zostaną przekazane podmiotom posiadającym właściwe decyzje lub pozwolenia w zakresie gospodarki odpadami. Część odpadów będzie mogła zostać przekazana osobom fizycznym na podstawie 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. 2016 poz. 93). Uwagę należy zwrócić na odpady określone jako niebezpieczne, do których należeć będą opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Z definicji odpadów niebezpiecznych wynika, że stanowią one szczególne zagrożenie dla zdrowia ludzi i środowiska i dlatego gospodarka nimi wymaga prawidłowego prowadzenia i szczególnej kontroli. Przekazując ten rodzaj odpadów należy ściśle przestrzegać zapisów ustawy o odpadach i rozporządzeń wykonawczych. Odpady te należy gromadzić selektywnie nie mieszać z innymi odpadami i magazynować do czasu przekazania podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia w miejscach odizolowanych, uniemożliwiając przedostanie się zanieczyszczeń do wód i do gleb.

Prawidłowa gospodarka odpadami w fazie realizacji przedsięwzięcia powinna zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ich ilość; jeśli odpad powstał, należy dążyć do zapewnienia jego odzysku zgodnego z zasadami ochrony środowiska. Jeżeli nie udało się dokonać odzysku, należy odpad unieszkodliwić zgodnie z zasadami ochrony środowiska.

Za odzysk i unieszkodliwianie odpadów powstających w fazie budowy przedsięwzięcia odpowiedzialny będzie wykonawca. Wykonawca, w rozumieniu przepisów ustawy o odpadach będzie wytwórcą odpadów. Będzie on zobowiązany do stosowania takich sposobów produkcji lub form usług oraz przetwarzania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi.

W fazie użytkowania przedsięwzięcia mogą powstawać następujące rodzaje odpadów:

Odpady z urządzeń elektrycznych i elektronicznych

- *16 02 13 * Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy R4, R5, R12 (Odzysk wybranych elementów, materiałów, substancji). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,05 [Mg/rok]*
- *16 02 14 Elementy usunięte z zużytych urządzeń R4, R5, R12 (Odzysk wybranych elementów, materiałów, substancji). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,03 [Mg/rok]*
- *16 81 02 Odpady inne niż wymienione w 16 81 01 D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,03 [Mg/rok].*

Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)

- *17 03 02 Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 R5, R12 (Dodatek do mieszanek mineralno – asfaltowych). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,3 [Mg/rok].*
- *17 09 04 Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03 R5, R12 (Surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,3 [Mg/rok].*

Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie

- *20 02 01 Odpady ulegające biodegradacji R3 lub R12 (Wykorzystywanie do kompostowania). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,05 [Mg/rok].*
- *20 03 01 Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,05[Mg/rok].*
- *20 03 03 Odpady z czyszczenia ulic i placów D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,01 [Mg/rok].*
- *20 03 99 Odpady komunalne niewymienione w innych grupach D5 (Składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne). Przewidywane ilości wytwarzanych odpadów ok. 0,01 [Mg/rok].*

Odpady na etapie eksploatacji w początkowym okresie będą powstawać w stopniu ograniczonym. Wzrost powstawania odpadów będzie postępował wraz ze użytkowaniem nawierzchni drogowej, co w konsekwencji wymagać będzie dokonywania remontów. Również ilość powstałych odpadów komunalnych wzrastać będzie wraz z zwiększeniem się natężenia ruchu drogowego.

Oddziaływanie na środowisko wymienionych powyżej odpadów będzie niewielkie. Powstaną one w pasie drogowym i będą łatwe do usunięcia, a następnie przekazane do zutylizowania.

Składowane we właściwy sposób odpady, odpowiednio magazynowane, przekazywane wyspecjalizowanym firmom zgodnie z zapisami ustawy o odpadach nie będą przyczyniały się do zanieczyszczenia środowiska.

Podsumowując w zakresie gospodarki odpadami w fazie budowy i użytkowania obiektu należy przestrzegać następujących zasad:

- *selektywnie zbierać odpady w tym w szczególności nie mieszać z odpadami niebezpiecznymi,*
- *magazynować odpady w miejscach zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych oraz uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi poprzez właściwe zabezpieczenie podłoża i zapobieganie wymywaniu substancji do gleby i wód,*
- *przekazywać odpady podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia w zakresie ich transportu, odzysku, unieszkodliwiania bądź składowania,*
- *uzyskać pozwolenia na wytwarzanie odpadów, jeżeli wytwarzane jest powyżej 1 Mg odpadów niebezpiecznych rocznie lub powyżej 5 tysięcy Mg odpadów innych niż niebezpieczne rocznie,*

- przedłożyć informację o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami, jeżeli wytwarza odpady niebezpieczne w ilości do 0,1 Mg rocznie albo powyżej 5 Mg rocznie odpadów innych niż niebezpieczne.

Reasumując prawidłowa gospodarka odpadami z zachowaniem ww. zasad zabezpieczy środowisko przed wpływem wytwarzanych odpadów i zniweluje negatywny wpływ budowanego obiektu na otoczenie

XV. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się typowy zakres robót rozbiórkowych, związanych z robotami ziemnymi i ściągnięciu warstwy humusu i nienośnego podłoża. Materiały z rozbiórki zostaną usunięte z terenu budowy i zutylizowane. Prace rozbiórkowe nie będą znacząco oddziaływać na środowisko.

Inwestycja nie przewiduje utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Inwestycja będzie finansowana bez udziału środków z Unii Europejskiej.

Kolejnymi decyzjami, o które będziemy występować będzie pozwolenie wodnoprawne i zgoda na realizację inwestycji drogowej (ZRID)

Data sporządzenia karty: 08.07.2024 r.

Kartę sporządził: Zbigniew Kokoszka