



NIP: 823-101-36-85
 rach nr: 37 9221 0000 0011 3407 2000 0010
 Powiatowy Bank Spółdzielczy w
 Sokołowie Podlaskim

mgr inż. Krzysztof Makowski

08-300 Sokołów Podlaski, ul.Olszowa 17,
 tel./fax (25) 787 73 17, tel. kom. +48 600 815 743, promak@box43.pl

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Budowa drogi gminnej Budziska – Łochów (ul.S.Żeromskiego)

numery działek przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej:

obręb Budziska:

4-186/3, 4-164, 4-161, 4-158, 4-155, 4-152, 4-149, 4-144, 4-141, 4-138/2, 4-138/1, 4-194, 4-277/3, 4-277/2, 4-277/1, 4-278/1, 4-279/1, 4-281, 4-286/4, 4-288, 4-289, 4-290, 4-291, 4-292, 4-293, 4-294, 4-295, 4-296, 4-297, 4-298, 4-299, 4-194, 4-197, 4-201, 4-203, 4-205, 4-207, 4-211/2, 4-215, 4-219/2, 4-222, 4-224, 4-226, 4-228, 4-230, 4-232, 4-236, 4-239, 4-242, 4-245, 4-252, 4-248, 4-858, 4-267/1, 4-270/2, 4-270/4, 4-275, 4-269/2, 4-274, 4-273, 4-300, 4-422, 4-425, 4-427, 4-428, 4-430, 4-433, 4-434, 4-436, 4-848, 4-440, 4-442, 4-444/2, 4-447, 4-449, 4-451, 4-455, 4-457, 4-460, 4-462, 4-464, 4-467, 4-470, 4-473, 4-477, 4-480, 4-483, 4-486, 4-488/2, 4-488/3, 4-491/1, 4-491/2, 4-415/8, 4-415/9, 4-415/6, 4-415/4, 4-414/1, 4-411, 4-408, 4-407, 4-403, 4-402, 4-399, 4-394, 4-391/2, 4-391/4, 4-391/3, 4-390, 4-338, 4-350, 4-348, 4-354, 4-357, 4-360, 4-365, 4-423, 4-424, 4-426, 4-429, 4-431, 4-435, 4-437, 4-439, 4-441, 4-443/7, 4-443/8, 4-445, 4-471/1, 4-474/1, 4-478/1, 4-481/1, 4-481/3, 4-484/1, 4-484/2, 4-487/1, 4-489/1, 4-492, 4-494, 4-419/1, 4-419/2, 4-419/3, 4-418/1, 4-417

Obręb Łochów:

2554/34, 2554/37

CPV: 45233225-2 „Roboty budowlane w zakresie dróg jednopasmowych”
 45233140-2 „Roboty drogowe”

<u>INWESTOR:</u>	GMINA Łochów Aleja Pokoju 75 07-130 ŁOCHÓW	
<u>OBIEKT:</u>	Droga gminna Budziska – Łochów (ul.S.Żeromskiego)	
<u>BRANŻA:</u>	DROGOWA	
<u>PROJEKTANT:</u>	mgr inż. Krzysztof Makowski, upr.nr MAZ/0099/POOD/09	
branża drogowa		
<u>DATA OPRAC.</u>	lipiec 2015	

Zawartość opracowania:

Część opisowa

- dane opisowe

1. Rodzaj, skala, usytuowanie przedsięwzięcia, dane adresowa terenu i oznaczenia geodezyjne dotyczące działek.
2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, dotychczasowy sposób wykorzystania ww. terenu i obiektów budowlanych, obsługa komunikacyjna, pokrycie szatą roślinną.
3. Rodzaj technologii
4. Warianty przedsięwzięcia.
5. Przewidywana wykorzystana ilość wykorzystanej wody i innych wykorzystanych surowców, materiałów, paliw oraz energii
6. Rozwiązania chroniące środowisko.
7. Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.
8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko
9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16.04.2004 o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znacznego oddziaływania przedsięwzięcia.
10. Informacja czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, spowodowane tym że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być utrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

Część rysunkowa:

- orientacja, skala 1:25000,
- mapa zasadnicza (kopia) w skali 1: 1000

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia dane adresowe terenu i oznaczenia geodezyjne dotyczące działek.

Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie odcinków istniejących dróg gminnych w m. Budziska i m. Łochów o długości łącznej **1869,98m**.

Inwestycja realizowana będzie na terenie gminy Łochów, w obrębie miejscowości Budziska i Łochów na działkach o numerach ewidencyjnych:

numery działek przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej:

obręb Budziska:

4-186/3, 4-164, 4-161, 4-158, 4-155, 4-152, 4-149, 4-144, 4-141, 4-138/2, 4-138/1, 4-194, 4-277/3, 4-277/2, 4-277/1, 4-278/1, 4-279/1, 4-281, 4-286/4, 4-288, 4-289, 4-290, 4-291, 4-292, 4-293, 4-294, 4-295, 4-296, 4-297, 4-298, 4-299, 4-194, 4-197, 4-201, 4-203, 4-205, 4-207, 4-211/2, 4-215, 4-219/2, 4-222, 4-224, 4-226, 4-228, 4-230, 4-232, 4-236, 4-239, 4-242, 4-245, 4-252, 4-248, 4-858, 4-267/1, 4-270/2, 4-270/4, 4-275, 4-269/2, 4-274, 4-273, 4-300, 4-422, 4-425, 4-427, 4-428, 4-430, 4-433, 4-434, 4-436, 4-848, 4-440, 4-442, 4-444/2, 4-447, 4-449, 4-451, 4-455, 4-457, 4-460, 4-462, 4-464, 4-467, 4-470, 4-473, 4-477, 4-480, 4-483, 4-486, 4-488/2, 4-488/3, 4-491/1, 4-491/2, 4-415/8, 4-415/9, 4-415/6, 4-415/4, 4-414/1, 4-411, 4-408, 4-407, 4-403, 4-402, 4-399, 4-394, 4-391/2, 4-391/4, 4-391/3, 4-390, 4-338, 4-350, 4-348, 4-354, 4-357, 4-360, 4-365, 4-423, 4-424, 4-426, 4-429, 4-431, 4-435, 4-437, 4-439, 4-441, 4-443/7, 4-443/8, 4-445, 4-471/1, 4-474/1, 4-478/1, 4-481/1, 4-481/3, 4-484/1, 4-484/2, 4-487/1, 4-489/1, 4-492, 4-494, 4-419/1, 4-419/2, 4-419/3, 4-418/1, 4-417

Obręb Łochów:

2554/34, 2554/37

Na w/w działkach usytuowane są istniejące elementy przebudowywanej drogi.

Przedsięwzięcie polegać będzie na:

- wykonaniu przebudowy ogrodzeń kolidujących z inwestycją,
- wykonaniu koryta pod jezdnie ulic i utwardzonego pobocza,
- wykonaniu okrawężnikowania jezdni, utwardzonego pobocza i zjazdów,
- wykonaniu podbudowy jezdni i utwardzonego pobocza i zjazdów,
- wykonaniu nawierzchni z kostki betonowej ciągów pieszo-jezdnych w m. Barchów,

- wykonaniu nawierzchni bitumicznej ulicy łączącej m.Barchów z ul.Żeromskiego,
- wykonaniu nawierzchni z kostki betonowej utwardzonego pobocza ulicy łączącej m.Barchów z ul.Żeromskiego,
- wykonaniu nawierzchni zjazdów na wszystkich ciągach,
- wykonaniu oznakowania układu komunikacyjnego ulic,
- uporządkowaniu terenu przyległego do wykonanych ulic.

Wybudowane elementy poprawią warunki ruchu pojazdów i pieszych na przedmiotowym odcinku, przy jednoczesnym uporządkowaniu i poprawie płynności ruchu pojazdów. Oprócz poprawy warunków ruchu wykonanie nowej nawierzchni jezdni, poboczy i zjazdów z nadaniem odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, w znacznym stopniu poprawią odwodnienie projektowanych ulic. W/w czynniki sprawią, że przy polepszeniu warunków i bezpieczeństwa ruchu nastąpi jednocześnie zmniejszenie, w porównaniu do stanu istniejącego, niekorzystnego oddziaływania istniejącej drogi na środowisko naturalne.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób wykorzystania, obsługa komunikacyjna i pokrycie szatą roślinną

Powierzchnia zajmowanych nieruchomości wyniesie: 15100m²

Powierzchnia obiektu budowlanego (ulicy) wyniesie: 13090m²

Dotychczasowy sposób wykorzystania obiektów (ulica) nie zmieni się – obiekty będą wykorzystywane dla ruchu pojazdów i pieszych.

Na obiektach występuje szczątkowa szata roślinna, którą stanowią trawy i rośliny poszycia oraz miejscowo krzewy. Przewidywany zakres robót nie przewiduje wycinki drzew krzewów. Na czas przebudowy ulic wykonawca zapewni przejścia dla pieszych i dojazd do posesji. Projekt czasowej organizacji ruchu powinien być opracowany przez wykonawcę na etapie realizacji inwestycji.

3. Rodzaj technologii

Technologia wykonania przebudowy odcinków ulic polegać będzie na:

- wykonaniu przebudowy ogrodzeń kolidujących z inwestycją przy użyciu koparek, samochodów ciężarowych, młotów pneumatycznych, zagęszczarek płytowych,
- wykonaniu koryta pod jezdnie ulic i utwardzonego pobocza koparek i samochodów ciężarowych,

- wykonaniu okrawężnikowania jezdni, utwardzonego pobocza i zjazdów przy użyciu koparek, samochodów samowyladowczych, zagęszczarek płytowych,
- wykonaniu podbudowy jezdni i utwardzonego pobocza i zjazdów przy użyciu spycharek, równiarek, rozkładarek kruszywa, walców ogumionych i zagęszczarek płytowych,
- wykonaniu nawierzchni z kostki betonowej ciągów pieszo-jezdnych w m.Barchów przy użyciu samochodów skrzyniowych, zagęszczarek płytowych, układarek kostki betonowej,
- wykonaniu nawierzchni bitumicznej ulicy łączącej m.Barchów z ul.Żeromskiego przy użyciu rozkładarki masy mineralno-bitumicznej, walców ogumionych i gładkich, zagęszczarek płytowych,
- wykonaniu nawierzchni z kostki betonowej utwardzonego pobocza ulicy łączącej m.Barchów z ul.Żeromskiego przy użyciu samochodów skrzyniowych, zagęszczarek płytowych, układarek kostki betonowej,
- wykonaniu nawierzchni zjazdów z kostki betonowej na wszystkich ciągach przy użyciu samochodów skrzyniowych, zagęszczarek płytowych, układarek kostki betonowej,
- wykonaniu oznakowania układu komunikacyjnego ulic przy użyciu wiertnicy i samochodu dostawczego,
- uporządkowaniu terenu przyległego do wykonanych ulic przy użyciu samochodów dostawczych.

Do wykonania zadania użyte będą standardowe materiały, maszyny i narzędzia posiadające odpowiednie świadectwa dopuszczenia do używania oraz atesty.

4. Warianty przedsięwzięcia (jeśli istnieją)

Ze względu na konieczność budowy przedmiotowych odcinków ulic, zgodnie z warunkami technicznymi określonymi przez Inwestora, przedsięwzięcie realizowane będzie jednowariantowo.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii

Podczas realizacji zadania woda będzie wykorzystywana do produkcji i pielęgnacji mieszanki pospółki stabilizowanej cementem na podbudowie, a także podczas zagęszczania

poszczególnych warstw nawierzchni i podbudowy. Przewidywane zużycie wody to ok. 20000m³.

Do wykonania zadania użyte będą następujące materiały i surowce:

Nazwa

- słupki z rur stalowych ocynkowanych
- tablice znaków drogowych
- farba chlorokauczukowa
- kruszywo łamane frakcji 0/31,5mm. oraz 0/63mm.,
- piasek
- pospółka o wsp.filtracji $k \geq 8$ m/dobę
- miesz.miner-asfalt.grysowo -żwirowa do warstwy wiążącej, AC16W50/70,
- miesz.miner-asfalt.grysowo -żwirowa do war.ścier., AC11S50/70,
- gruz
- cement portlandzki zwykły bez dodatków 35
- mieszanka betonowa $R_m=20,0$ MPa,
- mieszanka betonowa $R_m=2,5-5$ MPa ,
- kruszywo naturalne (pospółka) frakcji 0/31,5mm.,
- deski iglaste obrzynane grub. 25 mm
- krawędziaki iglaste kl.II
- deski iglaste obrzynane 25 mm kl.III
- woda
- słupki drewniane iglaste śr.70mm.,
- elementy odbudowywanych ogrodzeń

Podczas przedmiotowej przebudowy wszystkie maszyny i pojazdy muszą posiadać odpowiednie, aktualne badania techniczne i zużywać paliwo oraz materiały eksploatacyjne oraz emitować energię w postaci drgań i hałasu tylko w ilościach nie przekraczających wartości zawartych w odpowiednich specyfikacjach eksploatacyjnych. Nie dopuszcza się pracy sprzętu bez badań, uszkodzonego, tracącego materiały eksploatacyjne (np. z wyciekami oleju), emitującemu nadmierny hałas.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Wykonanie przedmiotowego zadania zmniejszy w znaczącym stopniu negatywne oddziaływanie przebudowanych obiektów na środowisko w stosunku do oddziaływania obiektów istniejących. Przede wszystkim uporządkowany zostanie spływ i odprowadzenie

wód opadowych – poprzez wyrównanie nawierzchni jezdni i wykonanie odcinka utwardzonego pobocza, a także uporządkowanie spadków podłużnych i poprzecznych jezdni. Dokładne i szybkie odprowadzenie wód opadowych zlikwiduje powstające obecnie zastoiska wody będące siedliskiem drobnoustrojów.

Zastosowane rozwiązania geometryczne oraz poprawa stanu nawierzchni, spowodują uporządkowanie ruchu pojazdów i pieszych oraz zwiększą jego płynność, co w efekcie doprowadzi do zmniejszenia liczby manewrów hamowania i przyspieszania wykonywanych przez pojazdy. Zmniejszenie liczby manewrów i uporządkowanie ruchu na przedmiotowych odcinkach spowoduje zmniejszenie w stosunku do stanu istniejącego, ilości spalin, hałasu i drgań emitowanych przez pojazdy poruszające się po odcinkach.

Na etapie realizacji inwestycja wykonywana będzie z zastosowaniem typowych metod budowlanych, z użyciem maszyn i urządzeń budowlanych posiadających odpowiednie atesty, dopuszczenia do eksploatacji i badania techniczne i w trakcie pracy nie przekraczają dopuszczalnych norm emisyjnych oraz nie wpływają niekorzystnie na środowisko.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120 poz. 826) na terenie lokalizacji inwestycji tereny chronione akustycznie to tereny zabudowy jednorodzinnej.

Przedmiotowe, istniejące ciągi drogowe przebiegają przez tereny zabudowy jednorodzinnej, tereny użytkowane rolniczo i tereny leśne.

W fazie budowy, zgodnie z §2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001r (dz. U. Nr 112, poz. 1206) powstałe odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) zaliczyć można do grupy 17. Elementy z rozbiórek przewidywane są do wykorzystania powtórnego – do wyrównania terenów pasów drogowych w miejscach wskazanych przez Inwestora.

Odpady z nawierzchni asfaltowych będą również przetworzone i powtórnie wykorzystane podczas recyklingu.

W fazie użytkowania obiekty praktycznie nie generują odpadów stałych.

Znaczna poprawa stanu nawierzchni, oraz korekty geometrii elementów drogi spowodują uporządkowanie ruchu pojazdów i pieszych. Uporządkowanie ruchu zwiększy jego płynność, co w efekcie doprowadzi do zmniejszenia liczby manewrów hamowania i przyspieszania wykonywanych przez pojazdy. Zmniejszenie liczby manewrów i uporządkowanie ruchu na przedmiotowych odcinkach spowoduje zmniejszenie, w stosunku do stanu istniejącego, ilości spalin, hałasu i drgań emitowanych przez pojazdy poruszające się po odcinku. Na skutek

powyższego inwestycja zmniejszy w stosunku do stanu istniejącego emisję zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza i wody, a także ograniczy w sposób istotny poziom hałasu i drgań.

Jak zaznaczono, przedmiotowe odcinki ulic istnieją obecnie, czyli obecnie oddziałują na środowisko naturalne emitując zanieczyszczenia i energię w postaci drgań, a zły stan techniczny zwiększa ten poziom oddziaływania. Przebudowa ciągów drogowych spowoduje znaczną poprawę stanu technicznego istniejących odcinków ulic, co w efekcie doprowadzi do zmniejszenia niekorzystnego oddziaływania odcinka na środowisko naturalne.

Mając na uwadze powyższe argumenty wnioskuje się o odstąpienie od odrębnego opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko.

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

Przedmiotowa inwestycja nie zmieni istniejącego charakteru obiektu. W dalszym ciągu do środowiska wprowadzane będą substancje związane z ruchem drogowym odbywającym się ciągle po przedmiotowym odcinku. Należy jednak zaznaczyć, że po zastosowaniu rozwiązań projektowych, ilość emitowanych substancji i energii, w porównaniu ze stanem istniejącym, zostanie znacznie zmniejszona.

Podstawowe elementy zanieczyszczeń zgromadzone będą w wodach deszczowych spływających z przebudowywanego odcinka. Ilość wód opadowych w stosunku do stanu istniejącego praktycznie nie ulegnie zmianie, jednak polepszenie stanu nawierzchni i odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych umożliwi ich dokładny spływ i zlikwiduje istniejące obecnie, utrzymujące się zastoiska wody, stanowiące siedliska drobnoustrojów.

a. Określenie ilości wód deszczowych spływających z nawierzchni projektowanych ulic
Zakłada się, że ujmowane wody pochodzą będą:

- z powierzchni utwardzonych – jezdni, chodników i podjazdów do posesji
(przyjęto średni współczynnik spływu $\phi = 0,80$).
 - powierzchni zielonych w rejonie dróg (przyjęto średni współczynnik spływu $\phi = 0,10$)
- Obliczenia ilości wód opadowych odpływających rowami dokonano przyjmując prawdopodobieństwo pojawienia się deszczu miarodajnego $c = 1$ rok ($p = 100\%$), a czas jego trwania $t = 10$ min według wzoru:

$Q_d = \psi \cdot q \cdot F$ (l/s), gdzie: ψ - współczynnik spływu powierzchniowego,

q - natężenie deszczu miarodajnego (l/s ha),

F - powierzchnia obsługiwana przez rowy przydrożne (ha).

Dla miejscowości o średnim rocznym opadzie 600 mm i czasie trwania deszczu 10 min. natężenie deszczu miarodajnego wynosi: $q = 100 \text{ l/s ha}$.

Wyszczególnienie	Powierzchnia zlewni $F [\text{ha}]$	Współczynnik spływu powierzchniowego ψ	Natężenie deszczu $q [\text{dm}^3/\text{s ha}]$	Spływ wód opadowych z obszaru $Q [\text{dm}^3/\text{s}]$
Zlewnia (łączna ilość wód spływających z obiektów)				
- powierzchnie asfaltowe	0,3	0,8	100	24
- powierzchnie chodników	0,8	0,7	100	56
- powierzchnie zielone	-	-	-	-
Razem zlewnia I				80,00

Zlewnia odcinka:

- tereny przyległe pasów drogowych z gruntów przepuszczalnych o powierzchni ok. 3000 m^2 zapewnią wsiąkanie wody w ilości ok. $2000 \text{ dm}^3/\text{s} > 80 \text{ dm}^3/\text{sek}$

Jak wynika z powyższego, teren pasa drogowego umożliwi odprowadzenie wód z deszczu nawalnego o natężeniu przekraczającym 25 razy natężenie deszczu miarodajnego.

b. Skład wód deszczowych.

Opady atmosferyczne zanieczyszczają się już w przyziemnych warstwach atmosfery, wychytując z powietrza pyły, gazy i substancje stałe. Większa część zanieczyszczeń dostaje się jednak do wód opadowych podczas ich spływu z powierzchni terenu. Z utwardzonych powierzchni spływają wraz z wodami opadowymi piasek, liście opadłe z drzew, śmieci uliczne i inne zanieczyszczenia znajdujące się na powierzchni terenu.

W przypadku omawianego odcinka, zgodnie z informacją Zarządcy Drogi, na jezdni odbywa się ruch kołowy o natężeniu ok. 200 poj. rzeczywistych na dobę, w dziesiątym roku eksploatacji przewiduje się wzrost natężenia ruchu do 300 pojazdów rzeczywistych na dobę. Struktura ruchu obecnego i prognozowanego nie zmieni się – 50% ruchu stanowią będą samochody osobowe, 30% sprzęt rolniczy, 20% samochody ciężarowe.

Koncentracja zanieczyszczeń w wodach deszczowych na przedmiotowych odcinkach jest bardzo różnorodna, uzależniona od pory roku, intensywności deszczu, czasu jego trwania, okresu pogody bezdeszczowej poprzedzającej deszcz i wielu innych czynników. Najbardziej zanieczyszczona jest pierwsza fala spływu, ponieważ w tym czasie woda wypłukuje osady pozostałe na powierzchni ziemi.

Dalsze fazy spływu są znacznie mniej zanieczyszczone, a ładunki zanieczyszczeń niesione do odbiornika stanowią około 20-30% wielkości początkowych.

W okresie wiosennych roztopów wody roztopowe spływające z ulic będą zawierały podwyższoną zawartość chlorków i zawiesin mineralnych na skutek tzw. zimowego utrzymania dróg, w czasie którego stosuje się posypywanie ulic mieszaniną piasku z solą.

Wody opadowe charakteryzują się dużą zawartością zawiesin mineralnych oraz znacznie

mniejszą zawartością zanieczyszczeń organicznych wyrażonych w BZT₅.

Dla omawianych zlewni brak jest miarodajnych badań wielkości zanieczyszczeń.

Na podstawie analiz i doświadczeń z innych miejscowości o podobnej wielkości i strukturze oraz danych z literatury określono wskaźniki zanieczyszczeń na poziomie:

- BZT ₅	15 mg O ₂ /dm ³	- substancje ropopochodne	30 mg/dm ³
- ChZT	110 mg O ₂ /dm ³	- zawiesina ogólna	50 mg/dm ³

c. Wpływ wód deszczowych na odbiornik.

W omawianym przypadku, zgodnie z punktem a. łączna ilość wód opadowych odprowadzanych wynosi:

- Zlewnia odcinka : 80 dm³/s.

W przedmiotowym przypadku, zgodnie z § 19 ust. 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 8 lipca 2004 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 168 poz. 1763), wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne (system otwarty – rowy przydrożne), jako wody opadowe pochodzące z powierzchni dróg powiatowych , **dróg miejskich (gminnych)**, dachów oraz powierzchni zabudowy mogą być wprowadzone do wód lub ziemi **bez oczyszczania**.

Pozostałe elementy oddziaływania omówiono w punkcie 6.

8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Inwestycja położona jest poza terenem transgranicznego oddziaływania na środowisko

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dn.16.04.2004 o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znacznego oddziaływania przedsięwzięcia.

W sąsiedztwie przebudowywanej drogi nie przebiegają granice obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Najbliższy taki obszar to - PLB 140001 - Dolina Dolnego Bugu, znajduje się w odległości ok. 15km. od granic przebudowy odcinka drogi.

Przebudowa przedmiotowego odcinka drogi gminnej nie ma żadnego wpływu na w/w obszar chroniony.

10. Informacja czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, spowodowane tym że mimo zastosowanych dostępnych

rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być utrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.
Dla niniejszej inwestycji nie przewiduje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

PROMAK

część rysunkowa

Łochów

WNIOSKODAWCA

**GMINA Łochów
Aleja Pokoju 75
07-130 ŁOCHÓW**

Burmistrz Gminy Łochów

**Wniosek o wydanie decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach
dla przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 71 ust. 2 i art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008 r Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), wnoszę o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: **„Budowa drogi gminnej Budziska – Łochów (ul.S.Żeromskiego)”**, przewidzianej do realizacji na odcinkach:

Odc. nr 1 : od km.0+000,00 do km.0+277,45,(Budziska),

Odc. nr 2 : od km.0+000,00 do km. 0+086,29, (Budziska),

Odc. nr 3: od km. 0+000,00 do km. 1+087,84, (Budziska),

Odc. nr 4: od km. 0+000,00 do km. 0+418,40 (Łochów).

.....
podpis wnioskodawcy

Załączniki:

1. karta informacyjna przedsięwzięcia, zgodnie z art 3 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o

udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008 r Nr 199, poz. 1227) – 3 egzemplarze wraz z zapisem w formie elektronicznej,

3. kopia mapy zasadniczej obejmującej przewidywany teren wraz z wrysowanym przebiegiem projektowanych ulic, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.