

**WÓJT GMINY
LANCKORONA**

Znak: IR.6220.2.2022

**Decyzja 2/2022
o środowiskowych uwarunkowaniach
bez oceny oddziaływania na środowisko z dodatkowymi wskazaniem**

Na podstawie art. 71 ust 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust 1 pkt 4, art. 84 ust 1 i 1a, art. 85 ust 1, ust 2 i ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1029) oraz art. 104 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.) oraz § 3 ust 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 poz. 1839 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Powiatu Wadowickiego ul. Batorego 2, 34-100 Wadowice reprezentowanego przez prawomocnego pełnomocnika Pana Dariusza Sądelskiego Świniarsko 323, 33-395 Chełmiec, z dnia 20 stycznia 2022r. (data wpływu: 16 luty 2022r.): **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km5+000 w m. Skawinki”**, polegająca na rozbiórce obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1707K w km 5+000 i budowie nowego w miejsce istniejącego z wniosku z dnia 20.01.2022 r. (data wpływu 16.02.2022 r.) planowanego do realizacji w miejscowości Skawinki, gmina Lanckorona, województwo małopolskie;

oraz po zasięgnięciu niezbędnych opinii organów współdziałających:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wadowicach ul. Teatralna 2, 34-100 Wadowice z dnia 9 marca 2022r. znak sprawy: NZ.90831.17.2022, L.dz.984.22;
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ul. Morawskiego 5, 30-102 Kraków z dnia 12 maja 2022r., znak sprawy: KR.ZZŚ.2.435.47.3.2022.IŁ;
3. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków z dnia 23 maja 2022r., znak sprawy: OO.4220.1.53.2022.AM;

Orzekam

1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn. **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km5+000 w m. Skawinki”** polegająca na rozbiórce obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1707K w km 5+000 i budowie nowego w miejsce istniejącego planowanego do realizacji w miejscowości Skawinki, gmina Lanckorona, województwo małopolskie;

2. Określić istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia polegającego na ochronie cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich poprzez:

- 1) Podczas wykonywania prac w obrębie koryta cieku należy zastosować rozwiązania chroniące wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem.
- 2) Teren zaplecza budowy, miejsca postojowe maszyn i urządzeń oraz miejsca magazynowania materiałów budowlanych należy zorganizować w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo - wodnego przed zanieczyszczeniami.

- 3) Należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy. Rodzaj i stan techniczny sprzętu musi zapewnić ochronę środowiska gruntowo - wodnego przed zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi.
- 4) Należy zapewnić dostępność sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków z maszyn budowlanych i taboru samochodowego.
- 5) Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia należy gromadzić w przenośnych sanitariatach i zapewnić ich regularny wywóz przez uprawnione podmioty.
- 6) Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniami.
- 7) Wody opadowe i roztopowe należy odprowadzać do sieci kanalizacji deszczowej po uprzednim podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych.
- 8) Urządzenia oczyszczające należy utrzymywać w sprawności eksploatacyjnej poprzez okresowe czyszczenie i przeglądy.
- 9) Przed rozpoczęciem prac należy powiadomić Nadzór Wodny w Krakowie.
- 10) Prace w korycie należy prowadzić w sposób niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań powodziowych.
- 11) Obiekt mostowy powinien posiadać parametry techniczne umożliwiające swobodne przeprowadzenie wód powodziowych.
- 12) Po zakończeniu inwestycji teren należy uporządkować oraz dokonać protokolarnego odbioru z udziałem przedstawiciela NW Kraków.
- 13) Celem zminimalizowania uciążliwości akustycznej powstającej w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane w z wykorzystaniem maszyn generujących nadmierny hałas, należy prowadzić w porze dziennej, w godzinach od 6.00 do 22.00.
- 14) W trakcie prowadzenia robót budowlanych należy ograniczyć emisję niezorganizowaną zanieczyszczeń pyłowych poprzez: transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do tego przystosowanymi, magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem (o ile to możliwe w opakowaniach fabrycznych), bądź przykrywanie ich plandeką oraz w okresie wysokich temperatur zraszanie wodą powierzchni, z których może następować pylenie.
- 15) Teren zaplecza budowy, miejsca postojowe maszyn i urządzeń oraz miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów należy zorganizować w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo - wodnego przed zanieczyszczeniem. Nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, miejsc magazynowania odpadów, materiałów budowlanych należy wykonać jako szczelne.
- 16) Prace budowlane związane z umocnieniem brzegów, rozbiórka i budową nowego mostu, z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu należy prowadzić ze stanowisk brzegowych.
- 17) Na etapie prac budowlanych należy zagwarantować przepływ nienaruszalny (biologiczny), zapewniający utrzymanie niezbędnych warunków środowiska do bytowania ryb i innych organizmów żywych (tj. odpowiedniej głębokości i prędkości wody).
- 18) Podczas prowadzenia prac, należy zabezpieczyć wody potoku Skawinka oraz cieku bez nazwy przed wpadaniem do niego różnego rodzaju elementów istniejących przepustów (np. poprzez zastosowanie siatki zabezpieczającej, szczelny pomost itp.).
- 19) Wszelkie prace budowlane w obrębie koryta potoku oraz cieku bez nazwy należy prowadzić w okresie niskiego stanu wód płynących.
- 20) Prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace prowadzić pod nadzorem ornitologicznym.
- 21) Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
 - a) należy osłonić pnie drzew przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzcinowych,
 - b) wykopy bezpośrednio przy pniach drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew winny zostać niezwłocznie zasypane,
 - c) zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa,

- d) w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
e) po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.

22) W trakcie prac nie dopuszczać do utworzenia oraz niezwłocznie likwidować powstające lub powstałe zastoiska wodne, które mogą być zajmowane przez pojedyncze osobniki płazów.

23) Wszystkie gatunki małych zwierząt (w szczególności chronionych - płazów, gadów, drobnych ssaków), w każdym stadium rozwojowym stwierdzone na terenie prowadzonych robót winny być odłowione i przemieszczone poza teren realizacji przedsięwzięcia do najbliższych miejsc, uwzględniających bieżące potrzeby siedliskowe poszczególnych gatunków.

3. Integralną część Decyzji stanowi Załącznik charakterystyki przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

Postępowanie zostało wszczęte na wniosek Zarządu Powiatu Wadowickiego ul. Batorego 2, 34-100 Wadowice reprezentowanego przez prawomocnego pełnomocnika Pana Dariusza Sądejskiego Świniarsko 323, 33-395 Chełmiec z dnia 20 stycznia 2022r. (data wpływu: 16 luty 2022r.). We wniosku wskazano, iż planowane przedsięwzięcie pn. **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km5+600 w m. Skawinki”**, polegająca na rozbiórce obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1707K w km 5+600 i budowie nowego w miejsce istniejącego zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r., nie należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, ponieważ zakłada budowę obiektu mostowego w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Wnioskodawca zakwalifikował przedsięwzięcie do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 (Dz.U.2019 poz. 1839 ze zm.).

Do wniosku dołączono Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia, kopię mapy ewidencyjnej, uproszczony wypis z rejestru gruntów, wypisy i wyrysy z MPZP Gminy Lanckorona, pełnomocnictwo do reprezentowania wraz z dowodem uiszczenia opłaty oraz zapis dokumentacji w formie elektronicznej. Wariantem lokalizacyjnym inwestorskim jest Gmina Lanckorona w powiecie wadowickim w km 5+600. Po przeprowadzeniu analizy wniosku i dołączonych do niego załączników Wójt Gminy Lanckorona rozpoczął upublicznieniem obwieszczenia z dnia 21 luty 2022r. znak: IR.6220.2.2022 z udziałem społeczeństwa oraz możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, a także o możliwości składania uwag i wniosków w siedzibie Urzędu Gminy Lanckorona przy ul. Krakowskiej 8, 34-143 Lanckorona w godz. od 7:30 do 15:00. Obwieszczenie to zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Lanckoronie, na stronie internetowej Gminy Lanckorona oraz w BIP Urzędu Gminy Lanckorona informując o uprawnieniach wszystkich stron postępowania wynikających z art. 10 k.p.a. do czynnego w nim udziału w każdym jego stadium. Pismem z dnia 21 luty 2022r. Wójt Gminy Lanckorona wystąpił o opinie do organów współdziałających:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wadowicach ul. Teatralna 2, 34-100 Wadowice;
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ul. Morawskiego 5, 30-102 Kraków;
3. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków;

czy przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km5+600 w m. Skawinki”** polegająca na rozbiórce obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1707K w km 5+000 i budowie nowego w miejsce istniejącego planowanego do realizacji w miejscowości Skawinki, gmina Lanckorona, województwo małopolskie.

Pismem z dnia 22 luty 2022r. Zarządu Powiatu Wadowickiego ul. Batorego 2, 34-100 Wadowice reprezentowany przez prawomocnego pełnomocnika Pana Dariusza Sądejskiego Świniarsko 323, 33-395 Chełmiec wystąpił o skorygowanie błędu pisarskiego dotyczącego kilometrażu podanego we wniosku oraz powielonego w KIP. Pismem z dnia 1 marca

2022r. zawiadomiono organy współdziałające, iż jest to oczywista omyłka pisarska w znaczeniu technicznym, a nie merytorycznym, która nie zmienia treści KIP. Zastąpiono kilometraż w części miejsca realizacji inwestycji na „**Rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km5+000 w m. Skawinki**”

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wadowicach ul. Teatralna 2, 34-100 Wadowice pismem z dnia 9 marca 2022r. znak NZ.90831.17.2022, L.dz.984.22, (data wpływu: 11.03.2022r.), przedstawił Opinię Sanitarną, w której zawarł swoje stanowisko, iż planowane przedsięwzięcie pn.: „**Rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km5+000 w m. Skawinki**” nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ul. Morawskiego 5, 30-102 Kraków, pismem z dnia 21 marca 2022r., znak sprawy: KR.ZZŚ.2.435.47.3.2022.IŁ (data wpływu: 21.03.2022r) wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia oraz wyjaśnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. W dniu 22 kwietnia 2022r. Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem z dnia 12 maja 2022r. Znak KR.ZZŚ.2.435.47.3.2022.IŁ przedstawiło swoje stanowisko dotyczące wydania opinii na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 i ust. 3a ustawy OOS, w sprawie obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn.: „**Rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km5+000 w m. Skawinki**” stwierdzając, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań na etapie realizacji przedsięwzięcia w zakresie określonym w pkt 1-12 niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków, pismem z dnia 14 marca 2022r. znak OO.4220.1.53.2022.AM (data wpływu: 15.03.2022r.) wezwał o uzupełnienie KIP. Wójt Gminy Lanckorona pismem z dnia 17 marca 2022r. znak IR.6220.2.2022 zwrócił się do Wnioskodawcy o uzupełnienie informacji zawartych w KIP. Wnioskodawca pismem z dnia 12 kwietnia 2022r. (data wpływu 12.04.2022r.) przedłożył niezbędne wyjaśnienia, które pismem z dnia 20 kwietnia 2022r. zostało przesłane do RDOŚ w Krakowie. RDOŚ w Krakowie Postanowieniem z dnia 23 maja 2022r. po analizie wniosku o wydanie decyzji środowiskowych uwarunkowaniach wyraził opinię, iż dla przedsięwzięcia pn.: „**Rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km5+000 w m. Skawinki**” brak jest potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w zakresie określonym w pkt. 13-23 niniejszej decyzji.

Wójt Gminy Lanckorona mając na uwadze ww. opinie oraz analizując przedmiotowy wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z jego zakwalifikowaniem do nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o którym mowa w art. 63 ust.1 przywołanej ustawy uznał, że w przedmiotowym przypadku nie zachodzą przesłanki do stwierdzenia potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Do dnia wydania niniejszej decyzji żadna ze stron nie skorzystała z przysługującego jej prawa do wglądu w akta sprawy i jednocześnie nie wniosła żadnych zastrzeżeń ani uwag. Przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 poz. 1839) i polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej nr 1707K, rozbiórce mostu, budowie mostu, umocnieniu koryta potoku.

Po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzania oceny stwierdzono, że przy zachowaniu wskazanych w dokumentacji środków planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowiło znaczącego zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Nie podlega opłacie skarbowej w związku z art. 7 ust. 3 Ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2021 poz. 1923 z późn. zm).



WÓJT
Tadeusz Łopata

1. Od decyzji stroną służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krakowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia za pośrednictwem.
2. Zgodnie z art. 127 Kpa strony mogą w trakcie biegu terminu odwoławczego – zrzec się prawa do wniesienia odwołania doręczając organowi stosowne oświadczenie.
3. Zrzeczenie się tego prawa przez ostatnią ze stron postępowania, czyni decyzję ostateczną i prawomocną.

Urząd Gminy Lanckorona
34-143 Lanckorona
ul. Krakowska 8
tel. 33/8763595
-16-

Decyzja niniejsza jest ostateczna

Lanckorona, dnia 05-07-2021

Z up. Wójta
Maria Turek
Kierownik Referatu
Inwestycji i Rozwoju

Otrzymują:

1. Zarządu Powiatu Wadowickiego ul. Batorego 2, 34-100 Wadowice

za pośrednictwem
pełnomocnika Pana Dariusza Sądelskiego Świniarsko 323, 33-395 Chełmiec

2. Strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 kpa
3. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie ul. Mogilska 25; 31-542 Kraków
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wadowicach ul. Teatralna 2, 34-100 Wadowice
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ul. Morawskiego 5, 30-102 Kraków

Załącznik do Decyzji nr 2/2022

o środowiskowych uwarunkowaniach bez oceny oddziaływania na środowisko z dodatkowymi wskazaniem Wójta Gminy Lanckorona z dnia 14.06.2022r. - charakterystyka przedsięwzięcia pod nazwą „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km5+000 w m. Skawinki”, polegająca na rozbiórce obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1707K w km 5+000 i budowie nowego w miejsce istniejącego planowanego do realizacji w miejscowości Skawinki, gmina Lanckorona, województwo małopolskie.

Przedmiotem planowanego zadania jest rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K obejmująca rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu w km 5+000 w m. Skawinki, polegająca na rozbiórce obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1707K w km 5+000 i budowie nowego w miejscu istniejącego. Inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016r poz 71). Zakres planowanych robót jest zlokalizowany w granicy istniejącego pasa drogowego. Inwestycja planowana jest do realizacji w ciągu drogi powiatowej nr 1707K w km 5+000. Jednostka ewidencyjna: Lanckorona 121804 2, Obręb: Skawinki [0005], Dz. ew.: nr 3405, 337, 345, 338/1, 3282, 344/1, 344/2, Lanckorona [0003], Dz. ew.: nr 2942, 8027/1, 8160, 6716/2, 8157/1. Planowany zakres przedsięwzięcia obejmuje: rozbudowę drogi powiatowej nr 1707K, rozbiórkę mostu, budowę mostu, umocnienie koryta potoku. Droga powiatowa nr 1707K w zakresie mostu na przedmiotowym odcinku zostanie rozbudowana po istniejącej trasie. Parametry techniczne drogi przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016 poz. 124 z późn. zm.).

Inwestycja zlokalizowana jest na granicy miejscowości Lanckorona i Skawinki, na terenie gminy Lanckorona, w powiecie wadowickim, w województwie małopolskim, w ciągu drogi powiatowej publicznej klasy „Z” nr 1707 K relacja Brody - Palcza w km 5+000. Istniejący obiekt mostowy przeznaczony do rozbiórki przekracza potoku Cedron. Nowy obiekt zlokalizowany jest w miejscu istniejącego. Droga w ciągu której projektowany jest most posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok 5,6m - 6,0m oraz obustronne pobocza gruntowe. Na obiekcie znajduje się jezdnia o szerokości 5,8m oraz obustronne balustrady drewniane. Na obiekcie brak krawężników i kap chodnikowych. Odwodnienie obiektu odbywa się poprzez spływy powierzchniowy poza krawędzie pomostu. Stan mostu jest zły.

Zaprojektowano most jednoprzęsłowy o konstrukcji na prefabrykowanych belkach strunobetonowych zespolonych z żelbetową płytą pomostu. Całkowita szerokość mostu wynosi 10,6m. Na moście zaprojektowano jezdnię o zmiennej szerokości od 6,1m do 6,9m w związku z lokalizacją obiektu na prostej przejściowej przed łukiem poziomym i wynikającym z łuku poszerzeniem. Poza tym na moście zaprojektowano prawostronny chodnik dla pieszych o szerokości min. 2m oraz lewostronną opaskę o szerokości 0,5m. Odwodnienie płyty pomostu zapewniają zaprojektowane spadki poprzeczne i podłużne odprowadzające wodę opadową do wpustów deszczowych projektowanej kanalizacji deszczowej zlokalizowanych przed i za obiektem. Odprowadzenie wody spod warstw asfaltu oraz kap chodnikowych zapewniają dreny poprzeczne, podłużne oraz sączki pionowe z tworzywa sztucznego. Na końcach płyt przejściowych zaprojektowano dren poprzeczny z rury perforowanej owiniętej geowłókniną filtracyjną, odprowadzony poza korpus nasypu drogowego. Zaprojektowano żelbetowe kapy chodnikowe z gzymsami. Od strony jezdni kapy chodnikowe ograniczono krawężnikiem kamiennym zakotwionym w kapach. W celu zabezpieczenia brzegów przed erozją zaprojektowano wykonanie umocnienie prawego brzegu potoku pod, powyżej i poniżej mostu na łącznej długości 22mb, dowiązane do istniejących umocnień prawego brzegu oraz umocnienie lewego brzegu pod i powyżej mostu na łącznej długości 21m dowiązane do istniejących umocnień brzegu lewego poniżej mostu. Na długości mostu zaprojektowano barieroporęcz stalową bezprzekładkową sztywną o wysokości 1,1m. Na dojazdach zaprojektowano bariery ochronne przed i za obiektem - odcinki końcowe nachylone. Dla zapewnienia ciągłości ruchu na czas realizacji inwestycji zostanie zaprojektowany projekt tymczasowej organizacji ruchu na rozbudowywanej drodze. Na czas robót droga w obrębie mostu będzie zamknięta i zostaną wyznaczone objazdy. Objazd będzie poprowadzony drogą powiatową w kierunku miejscowości Palcza, następnie drogą wojewódzka nr 956 w kierunku Budzowa. Z drogi wojewódzkiej objazd będzie w kierunku Zachełmna, a następnie w kierunku Leśnicy i będzie się kończył na drodze powiatowej nr 1707K w miejscowości Lanckorona. Most posiada przyczółki żelbetowe, pełnościenne, posadowione bezpośrednio. Powierzchnia zajmowanego terenu oraz obiektu budowlanego. sposób jego dotychczasowego wykorzystania i pokrycie szatą roślinną. Powierzchnia zajęta pod inwestycję wyniesie ok. 920m².

Obecnie na przedmiotowym obszarze znajduje się droga powiatowa w ciągu której projektowany jest przedmiotowy obiekt. Istniejąca droga jest drogą publiczną klasy Z o nr 1707 K i łączy się z drogą krajową nr 52 oraz drogą

województwa nr 956. Obszar inwestycji pokryty jest roślinnością trawiastą, krzewami. Rozbudowa drogi powiatowej wymusza ingerencję w istniejącą szatę roślinną. W trakcie inwentaryzacji nie zostały stwierdzone gniazda oraz lęgi ptasie. Podczas planowanej realizacji przedsięwzięcia nie jest możliwe uniknięcie wycinki zieleni. Ryzyko uszkodzenia roślinności nie przewidzianej podczas budowy należy zminimalizować odpowiednio zabezpieczając tę roślinność oraz właściwie organizując prace na budowie i jej zapleczu. Na terenie planowanej inwestycji znajdują się krzewy i roślinność trawiasta, która zostanie wykoszona na etapie realizacji. Krzewy powinny zostać wycięte za pomocą pił i pilarek oraz siekier. Zinwentaryzowana przyroda jest typowa dla terenu przydrożnego. Inwestycja zostanie wykonana w typowej technologii dla budownictwa drogowego, przy użyciu specjalistycznego sprzętu. Roboty przygotowawcze - rozbiórka przy pomocy lekkiego i ciężkiego sprzętu do robót rozbiórkowych, transport materiałów z rozbiórki transportem kołowym. Usunięcie humusu z terenu wokół drogi z zagospodarowaniem części nadającej się do ponownego wbudowania w ramach budowy i wywiezieniem pozostałej części poza teren inwestycji. Budowa mostu - roboty ziemne, podbudowy, nawierzchnie zostaną wykonane przy użyciu typowego sprzętu takiego jak: koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, rozścielacze mas itp. Roboty budowlane i wykończeniowe na obiekcie mostowym częściowo ręczne przy użyciu specjalistycznych narzędzi. Podczas prowadzenia prac rozbiórkowych należy zabezpieczyć wody potoku siatkami zamontowanymi do spodu konstrukcji mostu. Aby zminimalizować ryzyko przedostania się surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych do wód (np. powłok malarskich) przestrzeń w obrębie prowadzonych prac zostanie zabezpieczona folią ochronną (rusztowania ze szczelnymi podestami lub namioty ochronne). Realizacja przedsięwzięcia zakłada ochronę środowiska w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia poprzez zastosowanie się do okresu ochronnego ryb. Dopuszczalne terminy, w których można prowadzić pracę w korycie mając na względzie okres rozrodu i inkubacji ikry to 1 marca - kwietnia oraz 1 sierpnia - września. Zgodnie z zapisami „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” (PGWDW) jednolita część wód powierzchniowych (JCWP), na której zlokalizowane jest przedsięwzięcie znajduje się w obrębie zlewni rzecznej JCWP Cedron. W celu osiągnięcia oraz zachowania dobrego stanu jednolitych części wód podziemnych zmiany będące wynikiem planowanego korzystania z wód nie będą negatywnie oddziaływać na osiąganie celów środowiskowych jednolitej części wód podziemnych. Projektowana inwestycja nie spowoduje pogorszenia stanu lub potencjału ekologicznego wód powierzchniowych oraz nie pogorszy stanu ilościowego i chemicznego dla wód podziemnych, a zatem nie zostaną zagrożone cele środowiskowe określone dla w/w jednolitej części wód oraz wskazanych obszarów chronionych. W rozwiązaniach projektowych i realizacyjnych zastosowane będą wszelkie obecnie dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, a ich wykonanie odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi normami, warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót oraz najnowszą dostępną wiedzą i sztuką budowlaną w celu ograniczenia możliwych negatywnych skutków dla środowiska. Po przeanalizowaniu aspektów bezpieczeństwa, ekonomicznych, lokalizacyjnych jak i środowiskowych nie przewiduje się innych wariantów przedsięwzięcia.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych występować będą okresowe uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających, pochodzących ze spalania w silnikach spalinowych samochodów, pojazdów i maszyn wykorzystywanych w pracach budowlanych. Podczas wykonywania prac ziemnych może wystąpić również pylenie. Wspomniane wyżej uciążliwości będą miały charakter tymczasowy. Ich możliwe ograniczenie do minimum zrealizowane zostanie poprzez odpowiednie prowadzenie robót, lokalizację zaplecza budowy oraz odpowiedni harmonogram prac. Na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych negatywne oddziaływania mogą wynikać z pogorszenia warunków akustycznych związanych z pracą środków transportu, maszyn drogowych i sprzętu ciężkiego (koparki, spycharki, walce drogowe, betoniarki i rozścielacze asfaltu). Niekorzystne oddziaływania, jakie mogą wystąpić głównie w okresie realizacji przedsięwzięcia to hałas przekraczający dopuszczalne normy, dlatego prace w pobliżu obszarów zamieszkałych będą prowadzone w godzinach od 6.00 do 22.00. Ograniczenie emisji hałasu do środowiska jest możliwe przy zastosowaniu nowoczesnych i sprawnych maszyn. Ewentualne przekroczenie dopuszczalnego poziomu będzie miało charakter tymczasowy i będzie związane jedynie z prowadzonymi pracami budowlanymi. Zanieczyszczenie wód i gleb w czasie wykonywania prac budowlanych może nastąpić w wyniku: wycieku substancji z niewłaściwie ulokowanych i niezabezpieczonych zbiorników oraz wadliwych maszyn, urządzeń i samochodów przenikania szkodliwych substancji do gleb, wód powierzchniowych i podziemnych na skutek niewłaściwego składowania materiałów budowlanych lub podczas wykonywania robót, a także na skutek pozostawienia lub zakopania w gruncie materiałów, opakowań lub odpadów z rozbiórki. Aby nie doszło do sytuacji wyżej wymienionych należy zachować odpowiedni nadzór i porządek na placu budowy. Prace wykonywane będą urządzeniami i maszynami posiadającymi szczelne układy napędowe i hydrauliczne, celem nie dopuszczenia do skażenia terenów oraz wód substancjami ropopochodnymi. Należy zwracać szczególną uwagę na zabezpieczenie przed skażeniem i zanieczyszczeniem gleby oraz cieków przy organizacji placu budowy, miejsc magazynowania materiałów (m.in. podręcznych zapasów paliwa, olejów i innych płynów eksploatacyjnych), dróg technologicznych dla przemieszczania się pojazdów budowy oraz zaplecza socjalnego dla pracowników budowy. Wykonawca powinien dysponować sprzętem i środkami chemicznymi potrzebnymi do neutralizacji ewentualnych zanieczyszczeń środowiska. Zostaną zastosowane następujące środki minimalizujące negatywny wpływ realizacji inwestycji na środowisko wodne: zabezpieczenie i systematyczna kontrola sprzętu budowlanego i pojazdów przed możliwością wycieków paliwa i smarów (zakaz używania niesprawnego technicznie sprzętu budowlanego), uzupełnianie materiałów pędnych do

maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie obiektu oraz innych płynów technologicznych będzie odbywało się poza placem budowy, w miejscach do tego przystosowanych i odpowiednio zabezpieczonych. Na terenie budowy będą miały miejsce bezpośrednie mechaniczne przekształcenia środowiska, powierzchni terenu i gleby. Realizacja projektowanej inwestycji przyczyni się do wzmożonego ruchu ciężkiego sprzętu budowlanego; naruszenia struktury gleby i zmiany jej cech na skutek wykonania wykopów i nasypów; zwiększenia podatności gleby na erozję na skutek zdjęcia wierzchniej warstwy humusu przed wykonaniem nasypów. Czasowego zajęcia terenu pod zaplecza budowy. W związku z powyższym miejsca parkingowe i trasy przejazdu sprzętu budowlanego zostaną wyznaczone w miejscach o możliwie najniższych walorach przyrodniczych. Roboty ziemne i ruchy pojazdów zostaną ograniczone tylko do niezbędnych. Zaburzenia środowiskowe w aspekcie przekształceń powierzchni ziemi będą miały charakter przejściowy, do czasu zakończenia prac budowlanych. Są one nie do uniknięcia przy realizacji tego typu inwestycji. Odpady, które powstaną podczas realizacji inwestycji zaliczane wg katalogu odpadów do grupy 17 (Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020r. w sprawie katalogu odpadów Dz.U. 2020r., poz. 10) będą magazynowane w specjalnie wyznaczonych miejscach oraz odpowiednio segregowane, a następnie ponownie wykorzystywane lub utylizowane wg obowiązującej Ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz.U. 2022r. poz. 699 z późn. zm.). Prowadzona będzie racjonalna i oszczędna gospodarka materiałami budowlanymi w celu zminimalizowania ilości wytwarzanych odpadów; odpady z prac rozbiórkowych i budowlanych oraz odpady opakowaniowe będą selektywnie zbierane i magazynowane, a następnie przekazywane do odzysku bądź unieszkodliwienia.

W trakcie prac budowlanych nie przewiduje się wycinki drzew. Ewentualne punktowe ograniczenie drożności korytarzy ekologicznych na etapie realizacji obiektu, będzie minimalizowane poprzez realizację prac wyłącznie w porze dziennej od 6:00 do 22:00. W związku z małym natężeniem ruchu na przedmiotowym odcinku drogi inwestycja w fazie eksploatacji nie będzie wpływać na obecny stan powietrza. Zatem aktualny stan zanieczyszczenia powietrza nie ulegnie pogorszeniu. Poziom hałasu od ruchu komunikacyjnego zostanie zredukowany w stosunku do istniejącego z racji tego, że realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na płynność ruchu pojazdów. Stan nawierzchni na moście i dojazdach do niego zostanie poprawiony. Jezdnia zostanie wykonana z nawierzchni emitującej niższy hałas. Ze względu na niskie natężenie ruchu na omawianym odcinku drogi inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie oddziaływać akustycznie na tereny chronione. Nie przewiduje się konieczności zastosowania środków ochrony akustycznej. Poziom hałasu na etapie eksploatacji nie będzie przekraczał norm wyznaczonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014r. poz. 112).

Wody opadowe z jezdni zostaną odprowadzone powierzchniowo do rowów. Wody opadowe zostaną wprowadzone do środowiska zgodnie z §17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. 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. 2019r. Poz. 1311 z późn. zm.)

Na etapie eksploatacji przedmiotowego odcinka drogi będą powstawać odpady zaliczane do grupy 20 zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020r., poz. 10). Wymienione wyżej odpady będą usuwane przez służby świadczące usługi w zakresie utrzymania czystości na drogach. Szczególną grupę odpadów, których powstania nie można wykluczyć są odpady należące do grupy 16 odpady powstałe w wyniku: wypadków losowych, wyniku awarii, których źródłem mogą być katastrofy drogowe, może dojść do rozszczelnienia zbiorników i instalacji samochodowych, z których mogą zostać uwolnione i trafić do środowiska substancje niebezpieczne. Minimalizacja w tym przypadku sprowadza się głównie do zachowania odpowiedniej organizacji w zakresie usuwania odpadów oraz spełnienia wymagań prawnych. Inwestycja została zaprojektowana tak, aby nie utrudniać migracji zwierząt. Projektowana inwestycja nie zmieni istniejących warunków ekologicznych oraz nie wpłynie na pogorszenie stanu wód powierzchniowych. Inwestycja nie wpłynie na bytowanie zwierząt w obrębie przedsięwzięcia. Po przeprowadzeniu prac ziemnych i budowlanych zniszczona pokrywa glebowa zostanie przywrócona do stanu poprzedniego. Odsłonięte powierzchnie gruntu zostaną obsiane roślinnością w możliwie jak najszybszym czasie, poprzez zastosowanie materiału siewnego gatunków charakterystycznych dla rejonu prowadzonych prac. Stan powierzchni ziemi i gleby nie ulegnie pogorszeniu. Ochronę komponentów ziemi można realizować poprzez ograniczenie do niezbędnego minimum stosowanych środków do eliminacji śliskości nawierzchni oraz okresowe usuwanie zanieczyszczonych odkładów (piasku, mułu, liści) z obszaru inwestycji. Odwodnienie powierzchniowe zostanie zapewnione przez ukształtowane spadki poprzeczne i podłużne jezdni na moście, dojazdach i poboczy. Wody opadowe z chodników i jezdni zostaną odprowadzone powierzchniowo do istniejącej kanalizacji deszczowej złożonej ze studzienek ściekowych (wyposażonych we wpust deszczowy i osadnik) oraz studni rewizyjnych połączonych rurami kanałowymi. Nie projektuje się żadnych dodatkowych urządzeń podczyszczających. Wody opadowe wpływające z jezdni w całości zostaną wprowadzone do środowiska zgodnie z §17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. 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. 2019r. Poz. 1311 z późn. zm.).

W ramach przedmiotowej inwestycji zaplanowano odwodnienie płyty pomostu poprzez zaprojektowane spadki poprzeczne i podłużne odprowadzające wodę opadową poza obiekt do rowów lewostronnych oraz prawostronnej kanalizacji deszczowej. Odprowadzenie wody spod warstw asfaltu oraz kap chodnikowych zapewniają drenaże poprzeczne, podłużne oraz sączki pionowe z tworzywa sztucznego. Na końcach płyt przejściowych zaprojektowano

dren poprzeczny z rury perforowanej owiniętej geowłókniną filtracyjną, odprowadzony poza korpus nasypu drogowego. Jakość wód deszczowych spływająca z terenu inwestycji będzie zmienna i zależna od bardzo wielu czynników, takich jak: natężenie deszczu, czas trwania deszczu, pora roku, długość przerwy między opadami itp. Stężenie zanieczyszczeń w spływach deszczowych określono wg normy PN-S-02204:1997 „Drogi samochodowe. Wyliczone na podstawie PN-S-02204:1997, wartości zanieczyszczeń nie przekraczają wartości dopuszczalnych, w związku z powyższym nie istnieje konieczność oczyszczania wód deszczowych przed wprowadzeniem do odbiorników. W trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego, jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie charakteryzował się niskim poziomem uciążliwości. Na etapie eksploatacji poziom hałasu od ruchu komunikacyjnego zostanie zredukowany w porównaniu z obecnym ponieważ realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na płynność ruchu pojazdów. Natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wynosiło około 1811 pojazdów ogółem/dobę w 2021 r. Prognozowane natężenie pojazdów 2022r w czasie oddania inwestycji wynosi 1836 poj/dobę. Ze względu na niskie natężenie ruchu na omawianym odcinku drogi inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie oddziaływać akustycznie na tereny chronione. Również w związku z małym natężeniem ruchu na przedmiotowym odcinku drogi inwestycja w fazie eksploatacji nie będzie wpływać na obecny stan powietrza. Zatem aktualny stan zanieczyszczenia powietrza nie ulegnie pogorszeniu. Przebudowa drogi poprawi w sposób trwały stan środowiska terenu na którym będzie wykonana i nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko. Poziom hałasu od ruchu komunikacyjnego zostanie zredukowany w stosunku do istniejącego z racji tego, że realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na płynność ruchu pojazdów, stan nawierzchni zostanie poprawiony. Jezdnia zostanie wykonana z nawierzchni emitującej niższy hałas. Wszystko to wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ludzi. Poziom hałasu na etapie eksploatacji nie będzie przekraczał norm wyznaczonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014r, poz. 112). Dopuszczalny poziom hałasu w odniesieniu dla przedziału czasu równego 16 godzin dla terenów mieszkaniowo — usługowych oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych wynosi 65dB. Podstawowe substancje wydalone do atmosfery to: tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodany, tlenki siarki, aldehydy, pył zawieszony, związki ołowiu, ozon. Stopień i zasięg oddziaływania substancji toksycznych w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia należy nie tylko od wielkości emisji, ale również od warunków dyspersji substancji w środowisku. Rozproszenie substancji w atmosferze warunkują: prędkość i kierunek wiatru, poziom wyniesienia nawierzchni drogi ponad otaczający teren. W związku z niewielkim natężeniem ruchu na przedmiotowym odcinku drogi inwestycja w fazie eksploatacji nie będzie wpływać na obecny stan powietrza.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt, że w wyniku realizacji inwestycji nie nastąpi zmiana funkcji.

W przypadku przedmiotowej inwestycji nie wystąpi trans graniczne oddziaływanie na środowisko ze względu na odległość, skalę oraz charakter inwestycji. Planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Planowana inwestycja nie będzie oddziaływać poza przewidywany obszar. Typ inwestycji tj. rozbudowa drogi powiatowej nr 1707K wraz z robotami towarzyszącymi nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej i naturalnej. Sposób wykonania robót, zastosowane materiały i urządzenia minimalizują ryzyko powstania katastrofy. Sposób użytkowania zapewnia nadzór nad drogą i w przypadku wystąpienia awarii szybką jej naprawę. Przebudowa drogi wraz z rozbudową mostu poprawi w sposób trwały stan środowiska terenu na którym będzie wykonana i nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko. Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które wystąpi w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jak chwilowe, nieciągłe, o niewielkim natężeniu, skoncentrowane wzdłuż trasy inwestycji. Przebudowa drogi sama w sobie nie niesie istotnych zagrożeń dla środowiska. W tej fazie wystąpią oczywiście źródła zanieczyszczeń powietrza, którymi będą maszyny drogowe i samochody ciężarowe — powodujące emisję spalin, gorąca masa bitumiczna — powodująca emisję par ciężkich węglowodorów, roboty ziemne — powodujące powstanie pyłu ziemnego. Należy jednak wziąć pod uwagę, że wszelkie roboty związane są na ogół z poważnym ograniczeniem ruchu co pociąga za sobą zmniejszenie emisji związanej z normalnym ruchem pojazdów. Można zatem przyjąć, że emisja substancji szkodliwych w fazie realizacji będzie zdecydowanie mniejsza niż w fazie eksploatacji. Ponadto prace związane z fazą przebudowy drogi powodują występowanie jedynie oddziaływań czasowych, bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji, nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym. Zabezpieczenie przed pyleniem, emisją szkodliwych substancji i hałasem jest podstawą działań organizacyjnych w ramach realizacji przedsięwzięcia i nadzoru nad nim. Sprzęt i środki transportowe będą dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko. Istotne jest więc zużycie paliwa, jego rodzaj, ilość wydzielanych spalin, hałas drgania jak również stan techniczny maszyn i pojazdów. Podczas realizacji robót budowlanych będą używane maszyny budowlane napędzane olejem napędowym, zużycie 4+20 l/h. Woda będzie dowożona w beczkowozach. Konieczna jest prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja sprzętu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi. W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego oraz wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Należy zaplanować i wprowadzić segregację materiałów rozbiórkowych oraz składowanie materiałów wydobytych:

- grunt z wykopów kod odpadu 17 05 06 (w ilości ok 1640m³) oraz elementy rozebranej podbudowy (w ilości ok 400m³) będą wykorzystane do wykonania nasypów na terenie realizowanej inwestycji
- materiał pochodzący z frezowanej nawierzchni bitumicznej kod odpadu 17 01 81 (w ilości ok 440m³) zostanie przekazany Inwestorowi i wykorzystany do utwardzenia poboczy na drogach powiatowych
- materiały pochodzące z rozbiórek elementów betonowych kod odpadu 17 01 07 (ok. 390t) muszą zostać poddane kruszeniu i również wykorzystane na terenie inwestycji
- również zbierany z fragmentów terenu humus kod odpadu 17 05 04 (w ilości ok. 50m) winien być składowany i wykorzystywany do zakładania nowych terenów zielonych.

WOJT
Tadeusz Łopata

