

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W KĘPNIE
imię i nazwisko / nazwa inwestora
UL. PRZEMYSŁOWA 8, 63-600 KĘPNO
adres
627826800
nr telefonu kontaktowego

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT INŻYNIERYJNYCH KĘPNO
ZAKŁAD USŁUG PROJEKTOWO-KONSULTINGOWYCH
imię i nazwisko pełnomocnika
OKRZYCE 7, 63-630 RYCHTAL
adres do korespondencji
627816701
nr telefonu kontaktowego

Kępno, dnia 10.06.2013r.

URZĄD GMINY
w Łęce Opatowskiej

Wp. data 13.06.2013

Nr 3/118 Zdat.

J.t. 14.06.2013r. [signature]

Wójt Gminy Łęka Opatowska
ul. Akacyjowa 4
63-645 Łęka Opatowska

Załączniki obowiązkowe:

- dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: karta informacyjna przedsięwzięcia (w 3 egzemplarzach wraz z ich zapisem w formie elektronicznej)
- dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko: raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (w 3 egzemplarzach wraz z ich zapisem w formie elektronicznej)
- poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 pkt 4 i 5, prowadzonych w
- granicach przestrzeni niestanowiącej części składowej nieruchomości gruntowej – zamiast kopii mapy, o której mowa w pkt 2, mapę sytuacyjno – wysokościową sporządzoną w skali umożliwiającej szczegółowe
- przedstawienie przebiegu granic terenu, którego dotyczy wniosek oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie potwierdzenie wpłaty opłaty skarbowej w wysokości 205 zł na rachunek Urzędu Gminy

WNIOSEK

O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH*

dla przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie mostu na drodze powiatowej nr 5697P w miejscowości Siemianice**

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie niezbędna do uzyskania decyzji

- pozwolenie na budowę.

(wskazać rodzaj decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 z 7 listopada 2008r., poz. 1227)

DYREKTOR
Powiatowego Zarządu Dróg
w Kępnie

[signature]
Adam Bryłka

.....
podpis wnioskodawcy

Karta informacyjna przedsięwzięcia zawierająca dane, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 5 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 (Dz. U. 2008r Nr 199 poz. 1227)

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej nr 5697P w miejscowości Siemianice.

Długość odcinka przebudowywanej drogi powiatowej nr 5697P w miejscowości Siemianice wynosi 50m.

Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się następujące rodzaje przedsięwzięć: „...drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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 2004r. o ochronie przyrody; „ – Rozporządzenie Rady Ministrów Dz.U. z 2010r. Nr 213 poz. 1397.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Łęka Opatowska w powiecie kępińskim, województwie wielkopolskim, w ciągu drogi powiatowej nr 5697P, nad czynną magistralą kolejową na działkach zgodnie z obszarem zaznaczonym na mapie ewidencyjnej będącej załącznikiem do wniosku.

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach:

dz. nr 114, obręb nr 0008 Siemianice,

dz. nr 112, obręb nr 0008 Siemianice.

Podstawowy zakres inwestycji dla przebudowy mostu w ciągu drogi powiatowej nr 5697P w miejscowości Siemianice polega:

- na likwidacji poprzecznego uskoku w nawierzchni,
- wymianie izolacji mostu i odtworzeniu nawierzchni jezdni na dojazdach i wiadukcie,
- naprawie balustrad,
- naprawie elementów betonowych wiaduktu.

Droga powiatowa nr 5697P relacji Siemianice - Raków								
Pora pomiaru	Liczba zarejestrowanych pojazdów poszczególnych kategorii							Razem
	M	SO	SD	SCb	SCp	A	CR	
6 ⁰⁰ -22 ⁰⁰	10	275	16	4	2	0	3	310
22 ⁰⁰ -6 ⁰⁰	0	37	3	0	0	0	0	40
Ogółem								350

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu szatą roślinną

Całkowita powierzchnia terenu objętego przebudową drogi powiatowej nr 5697P w miejscowości Siemianice w obrębie mostu wynosi ok. 415m². Inwestycja realizowana jest w terenie zurbanizowanym (zabudowanym) po istniejącym terenie – pasa terenu kolejowego i pasa drogowego.

Po zakończeniu budowy teren zostanie uporządkowany i doprowadzony do stanu sprzed budowy.

Nie planuje się wycinki drzew.

3. Rodzaj technologii

Parametry techniczne istniejącej drogi są następujące:

Droga powiatowa nr 5697P miejscowość Siemianice, gmina Łęka Opatowska,
Nr inwentarzowy mostu JN1 30006342; km 0+875.

- kategoria drogi
- klasa techniczna

- powiatowa,
- Z,

- kategoria ruchu
 - obciążenie nawierzchni
 - szerokość drogi
 - spadek poprzeczny: droga
 - światło wiaduktu
 - szerokość wiaduktu
 - długość wiaduktu
- KR 2,
 - 100 kN/oś,
 - 5,5m,
 - 2,0%,
 - (6,90mx8,45mx7,10m)x5,75m
 - 7,90m,
 - 29,35m.

Inwestycja nie wiąże się z koniecznością wyburzeń istniejących budynków i budowli.

Trasa w planie przebiegać będzie generalnie po istniejącym śladzie drogi, a projektowana oś jest wpisana w oś istniejącą – odtworzenie nawierzchni drogi.

Przed ułożeniem nowych warstw asfaltowych na moście należy dokonać usunięcia starej izolacji i wykonać nową izolację z papy termozgrzewalnej.

Technologia wykonania konstrukcji nawierzchni drogi na dojazdach

Konstrukcja nowej nawierzchni drogi na podłożu G₂		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni na podłożu G₂- KR-2	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	Warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 wg WT-2 2010	5cm
2.	Warstwa wyrównawcza z AC 16 W 50/70 wg WT-2 2010	7cm
3.	Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm wg WT-4 2010	20cm
4.	Podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym wg WT-5 2010	25cm
Razem konstrukcja nawierzchni		57cm

Technologia wykonania konstrukcji nawierzchni na moście

Konstrukcja nowej nawierzchni na moście		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni na moście KR-2	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	Warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 wg WT-2 2010	5cm
2.	Warstwa wiążąca z AC 16 W 50/70	4cm
3.	Wykonanie warstwy betonu ochronnego z betonu mostowego klasy B30 + izolacja z papy termozgrzewalnej	12÷15cm
4.	Istniejąca konstrukcja mostu	-
Razem konstrukcja nawierzchni		min. 21cm

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

- wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia

Omawiana inwestycja (przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej nr 5697P) polegać będzie przede wszystkim na przebudowie drogi na dojazdach i wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni na moście. Zatem niepodjęcie przedsięwzięcia, nie spowoduje zmian w sieci komunikacyjnej, a sama inwestycja nie spowoduje zasadniczych zmian w środowisku w stosunku do stanu istniejącego.

Jednak brak realizacji przedsięwzięcia może doprowadzić do kompletnego zniszczenia mostu. Już w tym momencie można zaobserwować bardzo niepokojące zarysowania belek ustroju nośnego w miejscach podparcia na przyczółkach. Nawierzchnia na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym. Jej wygląd jest niejednorodny i niejednolity. Na warstwach bitumicznych występują bardzo liczne spękania siatkowe, podłużne i rozwarstwienia istniejących warstw bitumicznych.

Brak płynności ruchu powoduje nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzielaniem spalin przez rury wydechowe pojazdów.

Teren w projektowanym pasie drogi nie jest uzbrojony w sieci podziemne i nadziemne.

A zatem w przypadku nie podjęcia przedsięwzięcia powstawać będą coraz większe utrudnienia w płynności ruchu (zatory ruchu, częste ruszanie i hamowanie). Wpływać to będzie niekorzystnie nie tylko na komfort, ale przede wszystkim na bezpieczeństwo jazdy oraz środowisko i zdrowie ludzi.

- wariant proponowany przez wnioskodawcę i najlepszy dla środowiska

Ponieważ przedsięwzięcie obejmuje przebudowę mostu w ciągu drogi powiatowej w jej dotychczasowym śladzie dlatego przewiduje się tylko jeden wariant jego przebiegu.

Przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej nr 5697P polegać będzie przede wszystkim na przebudowie drogi na dojazdach i wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni na moście. Biorąc pod uwagę opisany zakres przedsięwzięcia można stwierdzić, że jego realizacja przyczyni się do poprawy warunków komunikacyjnych poprzez zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu. Zmniejszy się więc niekorzystne oddziaływanie drogi na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego oddziaływania na środowisko.

- racjonalny wariant alternatywny

Jedyny wariant alternatywny racjonalny, to wariant proponowany przez wnioskodawcę i najlepszy dla środowiska, opisany wyżej.

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

W poniższej tabeli zestawiono przewidywane ilości materiałów, które zostaną wykorzystane na etapie realizacji analizowanego przedsięwzięcia. Należy zaznaczyć, iż przedstawione ilości stanowią wartości szacunkowe i mogą ulec zmianie.

Tabela 5.1. Rodzaje i ilości wykorzystywanych materiałów

Rodzaj wykorzystanego materiału	Objętość całkowita [m ³]
warstwa ścieralna z betonu asfaltowego – pozostałe nawierzchnie	14
warstwa wiążąca z betonu asfaltowego	20
warstwa betonowa zabezpieczona przy użyciu chemoutwardzalnych, dwuskładnikowych spoiw utworzonych na bazie żywic epoksydowych	0,4
podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie	25
podbudowa z gruntu lub mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym (cementem)	28
beton B30	30

Przedstawione powyżej wartości są podane orientacyjnie i mogą ulec zmianie na etapie uszczegółowienia i wykonania projektu budowlanego.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Oddziaływanie i skutki środowiskowe w przypadku każdej inwestycji drogowej wykazują zróżnicowanie w fazie realizacji i w fazie eksploatacji. Zróżnicowania te uzależnione są przede wszystkim od zakresu prac budowlanych i wrażliwości środowiska.

Faza realizacji inwestycji jest związana z krótkotrwałym wpływem na środowisko. Będą to przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym. Okres przebudowy spowoduje zmiany w zagospodarowaniu i ukształtowaniu terenu.

Na etapie planowanej przebudowy, w trakcie prac budowlanych, emisje do środowiska będą miały charakter przejściowy i będą to emisje zanieczyszczeń do powietrza i hałasu związane z wykonywaniem prac budowlanych oraz wytwarzanie odpadów związane z wykonaniem prac budowlanych.

Prowadzenie wszystkich prac powinno być zgodne z Prawem budowlanym, Prawem ochrony środowiska i Ustawą o odpadach.

Realizacja robót wymagać będzie zorganizowania zaplecza budowy, obejmującego: pomieszczenia socjalne dla robotników, pojemniki na śmieci itp., plac postojowy dla robotników, a także zorganizowanie dojazdu do budowy.

Zgodnie z oświadczeniem Inwestora prace zlecane będą wyłowionej w procedurze przetargowej firmie budowlanej, która w świetle przepisów ustawy o odpadach stanie się wytwórcą tych odpadów. Podmiot świadczący usługę budowlaną powinien posiadać stosowne zezwolenie w zakresie gospodarki odpadami.

W celu zminimalizowania negatywnego wpływu robót budowlanych na drzewostan zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie drogi należy prowadzić prace po wcześniejszym zabezpieczeniu pni drzew przed mechanicznym uszkodzeniem. Roboty ziemne należy prowadzić tak aby nie następowało podkopywanie korzeni.

Brak realizacji przedsięwzięcia będzie powodować coraz większe uciążliwości dla użytkowników drogi powiatowej nr 5697P. Nawierzchnia na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym.

Znaczący wpływ na klimat akustyczny ma stan techniczny nawierzchni. Spękania, wykruszenia i rozwarstwienie istniejącej nawierzchni powodują zwiększenie emitowanego hałasu oraz drgań przez poruszające się po drodze pojazdy. Brak płynności ruchu powoduje również nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzielaniem spalin przez rury wydechowe pojazdów, co wpływa niekorzystnie nie tylko na komfort, ale przede wszystkim na bezpieczeństwo jazdy oraz środowisko i zdrowie ludzi.

Do rozwiązań chroniących środowisko można zaliczyć:

- wszystkie prace wykonane zostaną przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty i zakwalifikowane zostały do stosowania w budownictwie drogowym,
- przeprowadzenie segregacji powstałych odpadów po rozbiórkach i pracach budowlanych.

W trakcie realizacji inwestycji aby ograniczyć ilość hałasu i nie dopuścić do ewentualnych wycieków szkodliwych substancji do otoczenia wszystkie roboty wykonane zostaną przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne.

Podstawowym środkiem zmniejszającym oddziaływanie planowanej inwestycji na etapie przebudowy będzie właściwa organizacja robót oraz postępowanie z urobkiem podczas wykopów.

W fazie eksploatacji czynnikami zmniejszającymi oddziaływanie na środowisko będą:

- właściwa organizacja robót na czas remontów i napraw,
- utrzymanie czystości na terenie inwestycji.

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

Prace budowlane związane z przebudową mostu w ciągu drogi powiatowej nr 5697P wiążą się z powstawaniem zanieczyszczeń emitowanych do powietrza atmosferycznego. W trakcie robót budowlanych emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – ulega zmianie w zależności od miejsca i fazy realizacji prac budowlanych i znika wraz z zakończeniem tych prac.

Podczas przebudowy mostu będzie miała miejsce zarówno emisja zorganizowana, jak i niezorganizowana: gazów wylotowych z silników spalinowych, maszyn drogowych i środków transportu, pyłu podczas prac ziemnych i w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach oraz węglowodorów w czasie

układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych.

Organizacja zaplecza budowy nie stanowi zagrożenia dla standardów jakości powietrza, pod warunkiem utrzymania odpowiedniej organizacji pracy zaplecza. Na zapleczu budowy, gdzie magazynowane będą materiały budowlane, należy składować jedynie niezbędne ich ilości, jednocześnie zabezpieczając je przed pyleniem w razie wietrznej pogody (np. poprzez zraszanie).

Emisja zanieczyszczeń do powietrza ma charakter czasowy i niezorganizowany, a uciążliwości z tym związane ustaną wraz z zakończeniem przebudowy mostu.

Na etapie przebudowy mostu w ciągu drogi powiatowej nr 5697P przewiduje się wzrost oddziaływania akustycznego, związanego z prowadzeniem prac budowlanych oraz ze zwiększonym transportem samochodów ciężarowych obsługujących inwestycję (dostarczanie materiałów na budowę, dowóz ziemi itp.).

Podczas prac budowlanych będzie powstawał wyjątkowo hałas związany z użyciem ciężkiego sprzętu oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Najbardziej uciążliwa pod względem akustycznym będzie praca ciężkiego sprzętu budowlanego. Może być ona źródłem emisji hałasu na poziomie około 100 dB. Podobnie transport samochodowy materiałów, maszyny i urządzenia będą źródłem emisji hałasu na poziomie około 90 dB. Poziom hałasu emitowany do środowiska będzie hałasem okresowym, charakteryzującym się dużą dynamiką zmian.

Emisja substancji zanieczyszczających

Źródłem emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, podczas eksploatacji drogi powiatowej nr 5697P po jej przebudowie, będą poruszające się po niej pojazdy. Produkty uboczne spalania paliw w pojazdach zawierają różne substancje, w tym szkodliwe działające na organizm ludzki: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory. Oprócz zanieczyszczenia spalinami, występuje również zanieczyszczenie powietrza cząsteczkami powstającymi w wyniku działań mechanicznych, których źródłem jest ścieranie się opon, nawierzchni dróg, wykładzin hamulców i sprzęgła. Ilość pyłu zawieszonego zawarta w przyziemnej warstwie powietrza w sąsiedztwie drogi jest różna na różnych wysokościach i odległościach od drogi. Obecne w warstwie o wysokości około 5m nad powierzchnią terenu, pyły zawieszone podlegają sedymentacji na powierzchnię drogi. Zarówno pył zawieszony jak i kurz, pod wpływem ruchu pojazdów i wiatru są ponownie emitowane do powietrza. Zasięg substancji zanieczyszczonych nie przekracza granic terenu do którego tytuł prawny posiada Inwestor.

Emisja hałasu

Poziom hałasu w środowisku reguluje Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120, poz. 826).

Przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej nr 5697P będzie miała zasadniczy wpływ na klimat akustyczny w jej sąsiedztwie, ponieważ przebudowa nie zmieni głównych parametrów drogi, nawierzchni poboczy (ilość i szerokość pasów ruchu, natężenie ruchu, profil podłużny itp.). Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się znacznie do poprawy warunków akustycznych w związku z wykonaniem nowej nawierzchni drogi na moście, a tym samym przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców zabudowy zlokalizowanej w sąsiedztwie mostu.

Prace budowlane prowadzić można w porze dziennej między 6⁰⁰ a 22⁰⁰.

Gospodarka odpadami

Biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy dotyczące klasyfikacji odpadów, w trakcie prowadzenia prac związanych z przebudową mostu w ciągu drogi powiatowej przewiduje się wytworzenie następujących odpadów:

odpady o kodzie 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów, powstające z czyszczenia nawierzchni,

odpady o kodach: 17 05 04, 17 03 06 powstające podczas wykonywania prac ziemnych – usuwania gruntu,

odpady o kodach: 17 01 81, 17 09 04 powstające w wyniku rozbiórki wierzchniej warstwy nawierzchni przebudowywanej drogi, a mianowicie: rozbiórki jezdni, poboczy; tego rodzaju odpady powstawać będą z użyciem narzędzi mechanicznych i sprzętu budowlanego,

odpady o kodach: 17 04 07, 17 02 03 powstające na skutek usuwania infrastruktury podziemnej,

odpady o kodzie 20 03 01 (niesegregowane odpady komunalne) powstające na zapleczu budowy.

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu
1.	Odpady betonu oraz gruz betonowy	17 01 01
2.	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu
3.	Aluminium	17 04 02
4.	Żelazo i stal	17 04 05
5.	Gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04
6.	Odpady ulegające biodegradacji	20 02 01
7.	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01

Wyżej wymienione odpady niebezpieczne powstawać będą w związku z koniecznością okresowego czyszczenia urządzeń oczyszczających ścieki opadowe. Ilość tych odpadów może wzrosnąć w stosunku do normalnej eksploatacji, w przypadku wystąpienia rozlewu bądź wycieku substancji niebezpiecznych z cysterny (wystąpienia awarii).

Podczas czyszczenia urządzeń oczyszczających, ich zawartość usuwana jest bezpośrednio do cysterny, w której odpad transportowany jest do unieszkodliwienia.

Usuwanie w/w odpadów zajmują się specjalistyczne firmy, posiadające odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami (wymagane Ustawą o odpadach).

Gospodarka ściekami

W trakcie realizacji inwestycji należy przewidzieć odpowiednie zabezpieczenia, zapobiegające skażeniu gruntu ropopochodnymi. Zanieczyszczenia ropopochodnymi mogą być spowodowane drobnymi awariami używanego sprzętu budowlanego lub też jego złym stanem technicznym. Do zanieczyszczenia może także dojść na skutek niewłaściwego magazynowania paliw, smarów i innych płynów zawierających substancje niebezpieczne. W celu zminimalizowania powyższego zagrożenia należy tak zorganizować prace, by ograniczyć przelewanie paliw i innych środków chemicznych na placu budowy. Miejsca tankowań powinny się znaleźć w wyznaczonym miejscu na terenie zaplecza budowy, tj. poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych i stref ochrony ujęć. Miejsca przechowywania i przelewania substancji zabezpieczyć wykładziną gumową lub w inny sposób – tak, aby zabezpieczyć grunt przed ewentualnym przenikaniem substancji niebezpiecznych. Plac budowy należy wyposażać w niezbędną ilość przenośnych kabin ustępowych i zapewnić ich regularne opróżnianie.

Faza eksploatacji nie będzie powodować powstawania znaczących ilości odpadów. Służby eksploatacyjne podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie drogą powinny zapewnić możliwość odbioru wszystkich powstających odpadów, w tym również odpadów wytworzonych na skutek zdarzeń losowych.

Ze względu na powodowane zagrożenie sanitarne, wytworzone odpady powinny być usuwane i unieszkodliwiane wyłącznie przez odbiorców posiadających stosowne zezwolenia na prowadzenie tego typu działalności.

W trakcie eksploatacji powstawać będą głównie odpady związane z ruchem pojazdów i ruchem pieszych. Szczególną grupę odpadów, których powstawania nie można wykluczyć stanowią odpady należące do grupy

16 – odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych o kodach:

16 81 01 – odpady wykazujące właściwości niebezpieczne

16 81 02 – odpady inne niż wymienione w 16 81 01.

W 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 paliwa (benzyna, olej napędowy) oraz płyny. W przypadku awarii pojazdów przewożących towary niebezpieczne, może dojść do awaryjnych wycieków tych substancji, powodując tym samym skażenie wód gruntowych.

Wycieki z awarii będą spływały do rowów przydrożnych, gdzie istnieje już możliwość ich usunięcia, uniemożliwiając dalsze przedostawanie się do wód płynących. W przypadku powstania awarii wycieku dużej ilości zanieczyszczeń istnieje możliwość ich przechwycenia w najgorszym przypadku w rowie melioracyjnym. Nie występuje zagrożenie zanieczyszczenia wód w cieku podstawowym.

Ilość zanieczyszczeń powstających w sytuacjach awaryjnych jest trudna do określenia, ze względu na:

- skalę awarii oraz rodzaj i ilość uwolnionej substancji
- czas podjęcia akcji ratowniczej przez specjalistyczne służby
- wyposażenie służb w środki techniczne do prowadzenia akcji ratowniczej
- miejsce wystąpienia awarii.

‘Natomiast sama możliwość wystąpienia jakiegokolwiek awarii jest znikoma, wręcz niemożliwa, z racji tego iż na przedmiotowej drodze nie odbywa się ruch pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne i sama ilość pojazdów mogących spowodować przedmiotowe zagrożenie jest minimalna (ruch KR2).

8. Zaplecze budowlane

Lokalizację zaplecza budowlanego ustala Wykonawca w zależności od technologii robót.

Zaplecze budowy będzie utworzone lokalnie i służyć będzie głównie jako miejsce postojowe maszyn, pojazdów oraz zaplecze socjalne pracowników. Istotne znaczenie na placu budowy ma składowanie podręcznych zapasów paliwa, tankowanie maszyn budowlanych oraz sposób prowadzenia awaryjnych napraw maszyn i pojazdów.

Podczas wykonywania prac zaleca się wydzielić stanowiska pracy tak, aby nie doszło do kolizji. Stanowiska pracy sprzętu nie mogą kolidować ze stanowiskami pracy ludzi, składowiskami materiałów budowlanych. Stanowisko pracy koparki usytuować tak, aby była możliwa jej bezpieczna praca bez ryzyka uszkodzenia istniejącego uzbrojenia terenu. Dodatkowo należy oznaczyć miejsca, w których przebiegają urządzenia podziemne.

Ze względu na realizację inwestycji w ciągu drogi powiatowej oraz nad czynną magistralą kolejową, należy szczególną uwagę zwrócić na to, aby:

- pracownicy w czasie przebywania na budowie byli ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze,
- zabezpieczenie i oznakowanie robót było utrzymane przez cały okres budowy,
- ograniczyć do minimum przebywanie pracowników na czynnej części jezdni,
- ograniczyć do minimum przebywanie pracowników na czynnej magistrali kolejowej.

Ze względu na to, że prace remontowe na moście będą prowadzone nad czynną magistralą kolejową, dlatego należy wykonywać je ze szczególną ostrożnością i pod nadzorem służb PKP.

Każdy pracodawca zgodnie z art. 237, § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974r. – Kodeks pracy (Dz. U. nr 24, poz. 141 z późn. zm), nie może dopuścić do pracy pracownika, który nie posiada odpowiednich kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Wszystkie roboty powinny być prowadzone przez brygady wykwalifikowanych pracowników.

Pracownicy powinni zgodnie z przepisami przejść odpowiednie szkolenie wstępne i szkolenie okresowe (BHP). Wszyscy pracownicy firmy Wykonawczej powinni posiadać niezbędne przeszkolenie BHP. Dodatkowo przed przystąpieniem do poszczególnych robót powinni dostać dokładnie instrukcje od Kierownika Budowy odnośnie bezpiecznego sposobu realizacji robót.

Wszystkie prace przebiegać winny pod nadzorem Kierownika Budowy lub Brygadzysty. Podczas realizacji prac należy wszystkich pracowników zaopatrzyć w środki ochrony indywidualnej.

Na placu budowy zastosowane również powinny być zbiorowe środki bezpieczeństwa – wyłączenie fragmentu drogi z ruchu kołowego, oznakowanie robót budowlanych, wydzielone bezkolizyjne stanowiska pracy sprzętu i ludzi itp.

Wszystkie roboty powinny być prowadzone zgodnie z zatwierdzonym Planem Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

Środki techniczne i organizacyjne zastosowane na placu budowy oraz w strefach niebezpiecznych na placu i w ich pobliżu zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych:

- zastosowanie oznakowania informującego i ostrzegawczego,
- wyłączenie części jezdni z ruchu kołowego na czas prowadzenia robót,
- oznaczenie stref niebezpiecznych,
- wyznaczenie stanowisk pracy sprzętu i ludzi,
- wyznaczenie miejsc bieżącego składowania materiałów,
- stosowanie środków ochrony indywidualnej i zbiorowej,
- nadzór Kierownika Budowy i Brygadzysty,
- nie zachodzi potrzeba wydzielania drogi ewakuacyjnej,
- jeżeli prace będą prowadzone w ciągu dnia - nie zachodzi potrzeba montażu oświetlenia,
- jeżeli prace będą prowadzone w nocy - zachodzi potrzeba montażu oświetlenia,
- zabezpieczenie i oznakowanie placu budowy po skończeniu robót.

Szczególną uwagę należy zwrócić na prawidłowe oznakowanie robót i ciągłe monitorowanie stanu technicznego oznakowania.

Ponadto praca z maszynami drogowymi stosowanymi na budowie stwarza specyficzne i ciągłe zagrożenie. W związku z powyższym przy wykonywaniu robót przy użyciu maszyn należy ustalić strefę niebezpieczną i ustawić tablice ostrzegawcze, a każde uruchomienie maszyny należy sygnalizować. Miejsce pracy maszyny w porze nocnej należy prawidłowo oświetlić, a maszynę wyposażać w światła ostrzegawcze. Przy obsłudze maszyn i urządzeń mogą pracować tylko osoby posiadające odpowiednie uprawnienia.

Wszystkie niezbędne środki potrzebne do budowy w miarę możliwości dowożone powinny być środkami transportu na bieżąco. Materiały dowożone na bieżąco należy składować w miejscach nie kolidujących ze stanowiskami pracy sprzętu i ludzi. Na budowie nie należy stosować preparatów niebezpiecznych dla ludzi i środowiska naturalnego.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Transgraniczne oddziaływanie na środowisko analizowanej inwestycji nie jest możliwe, tak ze względu na wielkość oddziaływania na środowisko (powietrze, hałas), jak i odległość od granic Państwa. Nie jest możliwe również oddziaływanie transgraniczne ze względu na gospodarkę wodno-ściekową ani gospodarkę odpadami.

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

Gmina Łęka Opatowska położona jest w 94% na obszarze krajobrazu chronionego „Dolina rzeki Prosnys”- utworzonym na podstawie Rozporządzenia nr 65 z dnia 20 grudnia 1996r Wojewody Kaliskiego. Powierzchnia Gminy położona na obszarze krajobrazu chronionego zajmuje 7 295 ha z 7 744ha. Obszar obejmuje całą dolinę rzeki Prosnys od granic z woj. łódzkim i opolskim aż do Kalisza (na przestrzeni gmin Sieroszewice, Brzeziny, Kraszewice, Grabów nad Prosną, Doruchów, Wieruszów, Bolesławiec, Łęka Opatowska, Łubnice.

Powołanie obszaru chronionego ma na celu ochronę wartości przyrodniczych i kulturowych, zasobów wodnych oraz walorów rekreacyjnych. Przy określaniu granic chronionego krajobrazu oprócz przyjęcia kryteriów cenności środowiska i atrakcyjności walorów turystyczno – wypoczynkowych uwzględniono również powiązania regionalne i styk z zewnętrznymi obszarami chronionymi w woj. łódzkim i opolskim (strefa chronionego krajobrazu Górnej Prosnys).

Granice obszaru chronionego krajobrazu na terenie Gminy Łęka Opatowska wg załącznika do rozporządzenia nr 65 z dnia 20 grudnia 1996r. – zachodnia granica Gminy obejmująca lasy Leśnictwa Siemianice (wraz z trzema rezerwatami) do drogi na Kuźnicę Słupską, następnie droga Kuźnica Słupska- Zmysłona Słupska- Piaski do granicy z Gminą Kępno.

Rezerваты przyrody na terenie Gminy Łęka Opatowska.

Za rezerваты przyrody uznaje się obszary, obejmujące zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym: ekosystemy, ostoje i siedliska przyrodnicze oraz siedliska roślin i zwierząt, a także twory i składniki przyrody nieożywionej, mające istotną wartość ze względów naukowych, przyrodniczych, kulturowych lub krajobrazowych.

Na terenie gminy Łęka Opatowska znajdują się trzy rezerваты przyrody:

Rezerwat Przyrody „Stara Buczyna w Rakowie” - o powierzchni 3,51 ha został utworzony w 1971 roku. Przedmiotem jego ochrony jest starodrzew bukowy na granicy naturalnego zasięgu buka. Z ważnych gatunków tworzących runo można wymienić: konwalie majową, kosmatkę owłosioną, fiołka leśnego, buławnika wielkokwiatowego, przytulie okrągłolistną, szczawnika zajęczego oraz dąbrówkę rozłogową. Otulinę rezerwatu stanowią oddziały leśne.

Rezerwat Przyrody „Oles w Dolinie Pomianki” - utworzony w 1971 roku zajmuje powierzchnie 3,09 ha. Głównym celem ochrony jest drzewostan olszowy – olchy czarnej, tworzący drzewostan jednopiętrowy w wieku 120 – 130 lat wraz z gatunkami charakterystycznymi dla danego siedliska. W runie występują gatunki charakterystyczne dla olsu jesionowego: ostrożeń błotny, niecierpek pospolity, pokrzywa zwyczajna, kmięć błotna, bodziszek cuchnący i śledziennica skrzętolistna.

Rezerwat Przyrody „Las Łęgowy w Dolinie Pomianki” - został utworzony w 1971 roku na obszarze 6,05 ha. Celem ochrony jest zachowanie zespołu łęgowego jesionowo-olszowego, który tworzą 120 letnie drzewostany olszy czarnej i jesionu wyniosłego. Fitocenozy te wykształcone w rzadko spotykanym wariantcie ze starcem kędzierzawym, należą do najlepiej zachowanych w Wielkopolsce. Rzadkie gatunki runa leśnego reprezentowane są przez listerie jajowatą (chroniony gatunek storczyka), czartawę drobną oraz paproć nasiężał pospolity. Ogółem w rezerwacie występuje 127 gatunków roślin. Otulinę rezerwatu stanowią sąsiednie kompleksy leśne.

Pomniki przyrody na terenie gminy Łęka Opatowska:

- Zespół Parkowo-Pałacowy w Siemianicach (nr rejestru 472), o powierzchni 4,49 ha; przedmiotem ochrony jest bogaty drzewostan lip w ilości 78 sztuk, w wieku 41 – 60 lat i wysokości 22 m, uznanych za pomniki przyrody oraz gatunki egzotyczne drzew: daglezya zielona, świerk kłujący, buk zwisający, platany klonolistne, iglicznie, żywotniki, cyprysiki oraz krzewów: oliwnik, pigwa, bez koralowy, sumak;

- Buk zwyczajny /*Fagus sylvatica* L./ – (nr rejestru 611) o obwodzie pierśnicy 300cm, zlokalizowany w Leśnym Zakładzie Doświadczalnym w Siemianicach;

- Grupa drzew: 4 dęby szypułkowe /*Quercus rob.*/ - (nr rejestru 612) w wieku ok. 350 lat i obwodzie pierśnicy 350 – 480 cm, rosnące w miejscowości Raków.

Ponadto w powiecie kępińskim występują obszarowe formy ochrony przyrody oddalone od inwestycji o ok.:
15,0 km Rezerwat Przyrody Studnica,
22,0 km Obszar Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska”.
Na terenie realizacji przedsięwzięcia nie występuje obszar Natura 2000.

Ze względu na:

- lokalizację inwestycji poza obszarami Natura 2000,
- krótkotrwały i odwracalny charakter zmian środowiska na etapie realizacji inwestycji oraz późniejszej eksploatacji planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na gatunki i siedliska, dla ochrony których zostały wyznaczone w/w obszary Natura 2000 (zgodnie z art. 33 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880)). Nie stwierdzono też, aby realizacja inwestycji stanowiła zagrożenie dla naturalnych siedlisk i/lub gatunków o znaczeniu wspólnotowym, w tym priorytetowych, zgodnie z Dyrektywami Rady: 92/43/EWG o ochronie naturalnych siedlisk oraz dziko żyjącej fauny i flory („Dyrektywa Siedliskowa”), 79/409/EWG o ochronie dziko żyjących ptaków („Dyrektywa Ptasia”) oraz zgodnie z Rozporządzeniem Min. Środowiska z dn. 16 maja 2005, w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. Nr 94, poz. 795). W związku z powyższym, realizację inwestycji uznaje się za dopuszczalną, bez potrzeby podejmowania działań kompensacyjnych lub zamiennych, poza tymi wymaganymi przedmiotowymi przepisami prawa na etapie realizacji i eksploatacji dla tej kategorii przedsięwzięć.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na w/w obszary.

Dla projektowanej inwestycji nie planuje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządziła

..... Małeczka - Czapla

Wioletta Małeczka-Czapla

STAROSTWO GMINNE
W KĘPNIE
WYDZ. GEOD., KART., KATASTRU I GOSP. NIERUCH.
POW. OŚRODEK DOKUMENT. GEOD. I KART.

Reprodukowanie, rozpowszechnianie i rozprowadzanie
niniejszego dokumentu wymaga zezwolenia, o którym
mowa w art. 18 ust. z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo
geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2005r. Nr 240
z późn. zmianami)

Kępno, dn. 04.06.2013r.

wiatłokopie wykonane w Urzędzie
dokumentacji Geod.-Kart. w Kępnie

(imie i nazwisko podpis sędziowsko
słubowe osoby upoważnionej)

Skala 1:2000

Z up. STAROSTY

Sabina Czerechowska
INSPEKTOR

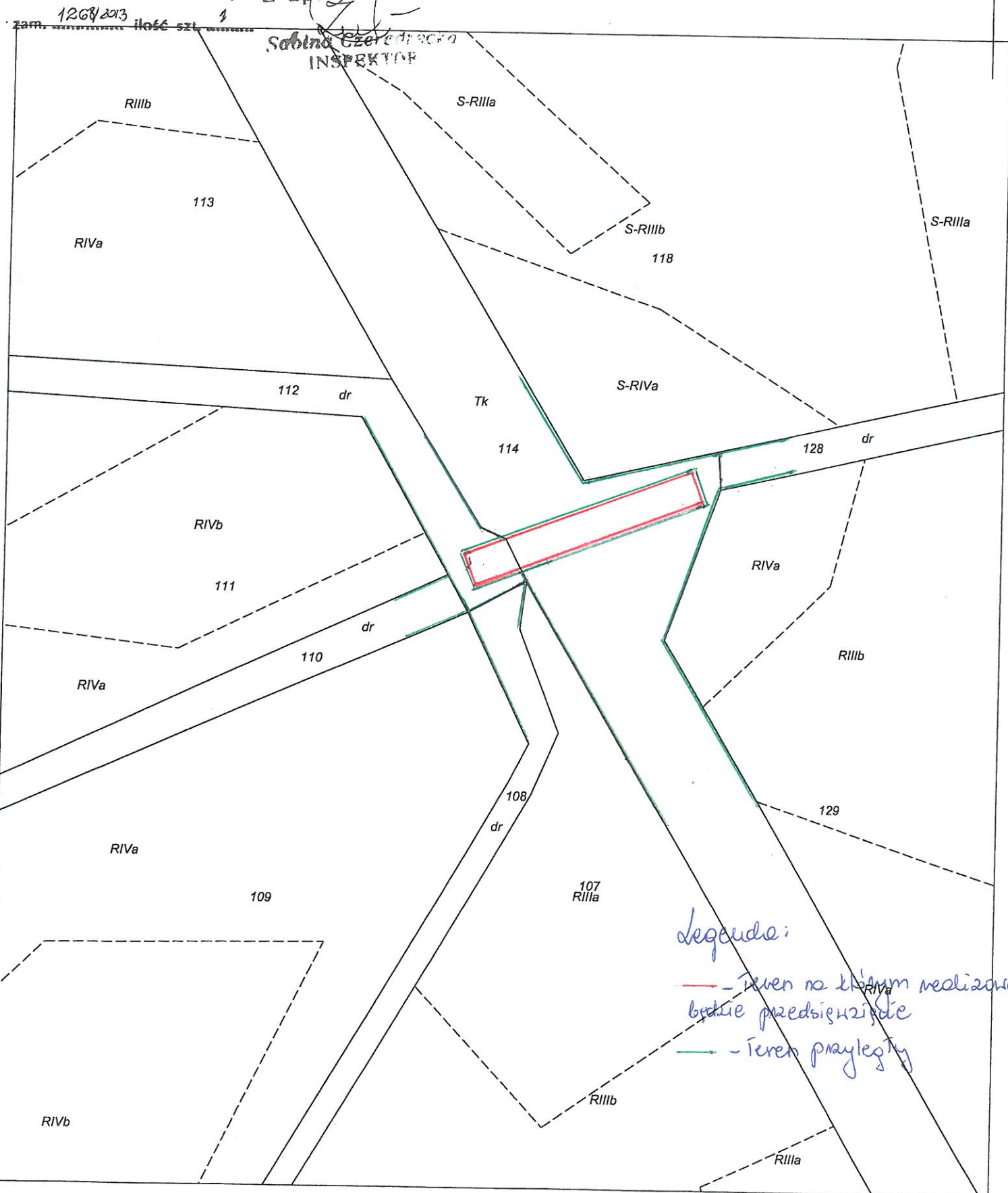
Województwo: województwo wielkopolskie

Powiat kępiński

Jednostka ewidencyjna: Gmina Łęka Opatowska

Obręb ewidencyjny: Siemianice dz. 114, 108, 112, 110

Wyrys z mapy ewidencyjnej



Legenda:

- Teren na którym realizowane
będzie przedsięwzięcie
- Teren przyległy