

DECYZJA NR 2/2026

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 ust. 1 i 1a, art. 85 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Powiat Wrocławski-Zarząd Powiatu Wrocławskiego, ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław w imieniu którego działa pełnomocnik Adam Stempniewicz, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „**Odbudowa mostu w ciągu drogi powiatowej 1982D nad rzeką Czarna Woda w m. Stary Zamek**” po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Legnicy, oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu

orzekam

- I) stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko,
- II) nałożyć obowiązek zapobiegania oraz ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez spełnienie następujących warunków realizacji przedmiotowej inwestycji:
 - 1- na etapie realizacji w celu zminimalizowania niebezpieczeństwa zanieczyszczenia środowiska gruntowo- wodnego substancjami ropopochodnymi zaplecze budowy, składy materiałów i paliw oraz parki maszynowe zorganizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym warstwą nieprzepuszczalną z dala od cieków wodnych i miejsc podmokłych min 50 m.
 - 2- Zaplecze budowy zlokalizować poza obszarem szczególnie zagrożenia powodzią od rzeki Czarna Woda.
 - 3- Na obszarze szczególnie zagrożenia powodzią od rzeki Czarna Woda zakazuje się gromadzenia ścieków, środków chemicznych, a także innych materiałów, które mogą zanieczyścić wody.
 - 4- Prace budowlane prowadzić w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie materiałami budowlanymi wód rzeki Czarna Woda.
 - 5- Prace w obrębie koryta rzeki wykonywać w możliwie jak najkrótszym czasie i w okresach charakteryzujących się niskimi stanami wód.
 - 6- Należy zabezpieczyć skarpy brzegów cieku wodnego przed zniszczeniem i rozjeżdżaniem ciężkim sprzętem budowlanym.
 - 7- Należy wykonać odwodnienie obiektu mostowego w sposób nie powodujący zakłóceń w kierunku spływów wód opadowych i bez szkody dla gruntów sąsiednich.
 - 8- Odpady na każdym etapie przedsięwzięcia magazynować na terenie o nawierzchni utwardzonej, w miejscu niedostępnym dla osób nieupoważnionych, a także sukcesywnie odbierać przez odpowiednie służby. Odpady niebezpieczne magazynować w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne, w tym stany skupienia, oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady.
 - 9- Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji i w okresie od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem ornitologa, który przed rozpoczęciem prac dokona oglądu pod kątem gniazdowania ptaków, a w przypadku

- potwierdzenia ich występowania- wskaże dopuszczalny termin i sposób prowadzenia ww. prac. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. nadzór nie jest wymagany.
- 10- Prace związane z rozbiórką obiektu mostowego poprzedzić kontrolą z udziałem specjalistów ornitologa i chiropterologa, pod kątem występowania miejsc bytowania gatunków ptaków i nietoperzy, a w przypadku stwierdzenia ich występowania ww. specjaliści winni określić dalszy sposób i terminy prowadzenia prac rozbiórkowych.
 - 11- Pnie drzew narażone na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości ok. 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczenia drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
 - 12- Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów wykonywać ręcznie. Odsłonięte korzenie przykrywać matami słomianymi lub jutowym- przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni.
 - 13- Nie składować ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. oleje, paliwa) w obrębie drzew i krzewów.
 - 14- Nie rzadziej niż raz dziennie kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu tj. od 15 marca do 15 października), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czy ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
 - 15- Prace rozbiórkowe i budowlane przeprowadzić z wykorzystaniem plandek i ekranów osłonowych zabezpieczających koryto rzeki Czarna Woda przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 24 listopada 2025 r. (zarejestrowanym w Urzędzie Miasta i Gminy Sobótka w dniu 27 listopada 2025 r.), inwestor – Powiat Wrocławski- Zarząd Powiatu Wrocławskiego, ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław w imieniu którego działa pełnomocnik Adam Stempniewicz, zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „**Odbudowie mostu w ciągu drogi powiatowej 1982D nad rzeką Czarna Woda w m. Stary Zamek**” gmina Sobótka.

Planowane przedsięwzięcie tut. Organ zakwalifikował zgodnie z § 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 r., poz. 1839) jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zawiadomieniem z dnia 03 grudnia 2025 r. Burmistrz Miasta i Gminy Sobótka poinformował strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją wypełniając ustawowy obowiązek wynikający z art. 10 kpa.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.) organ prowadzący postępowanie wystąpił o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz co do zakresu raportu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Legnicy oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Legnicy pismem z dnia 10 grudnia 2025 r. znak VL.ZZŚ.4901.116.2025.JS na podstawie art.64 ust. 1 pkt 4 i ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.), a także §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 r. poz. 1839 ze zm.) wydał opinię stwierdzającą że dla przedsięwzięcia pn. „Odbudowa mostu w ciągu drogi powiatowej 1982D nad rzeką Czarna Woda w m. Stary Zamek” gmina Sobótka nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 19 grudnia 2025 r., znak WOOŚ.4220.589.2025.MSA.1 na podstawie art. 36 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025, poz. 1691) poinformował o braku możliwości załatwienia sprawy w ustawowym terminie ze względu na konieczność uzupełnienia materiału dowodowego i dokonania w następstwie stosownych ustaleń w sprawie tj. do dnia 30 stycznia 2026 r. Kolejnym pismem oraz wezwaniem do uzupełnienia z dnia 23 stycznia 2026 r. znak WOOŚ.4240.589.2025.MSA.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił się o uzupełnienie informacji zawartych w treści przedłożonej Karty informacyjnej przedsięwzięcia. Inwestor wymagane informacje uzupełnił w dniu 30 stycznia 2026 r. Pismem z dnia 30 stycznia 2026 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, ze względu na konieczność przeanalizowania przedłożonego uzupełnienia wyznaczył nowy termin rozpatrzenia sprawy, tj. do dnia 06 marca 2026 r. W postanowieniu z dnia 13 marca 2026 r. znak WOOŚ. 4220.589.2026.MSA.6 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu stwierdził, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrocławiu nie wydał opinii w terminie określonym w art. 70 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm). W związku z powyższym zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko niewydanie opinii w terminie 14 dni od dnia otrzymania dokumentów przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Po przeanalizowaniu załączonej dokumentacji stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na odbudowie obiektu mostowego położonego nad rzeką Czarna Woda w ciągu drogi powiatowej nr 1982D wraz z dojazdami. Inwestycja realizowana będzie w miejscowości Stary Zamek, gmina Sobótka, powiat wrocławski, województwo dolnośląskie. Zasadniczym celem inwestycji jest usprawnienie i poprawa bezpieczeństwa ruchu kołowego, rowerowego i pieszego.

Przedsięwzięcie zakłada rozbiórkę istniejącego mostu i budowę nowego obiektu, a także przebudowę drogi powiatowej przed i za mostem, budowę ciągów pieszych i rowerowych, oraz budowę tymczasowej kładki dla pieszych. Przedmiotowy obiekt mostowy będzie posiadał następujące parametry: rozpiętość teoretyczna- ok. 21,50 m; szerokość całkowita- ok. 14,63 m; minimalne światło pionowe- ok. 3,11 m. Trasa przebudowy będzie prowadziła po dotychczasowym przebiegu drogi powiatowej klasy Z. Droga przebudowana zostanie na długości ok. 95 m, będzie posiadać jezdnię o nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości ok. 6,00 m, pobocza o szerokości

ok. 1,00 m, a także drogę dla pieszych (ok. 1,80 m szerokości) oraz drogę dla pieszych i rowerów (ok. 3,00 szerokości).

W otoczeniu przedmiotowego obiektu mostowego występują głównie tereny o charakterze rolniczym, lasy oraz tereny zadrzewione i zakrzewione. Zamierzenie nie będzie realizowane w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Przedmiotowa inwestycja częściowo zlokalizowana jest w granicach historycznego układu ruralistycznego wsi Stary Zamek. W buforze 200 m znajduje się stanowisko archeologiczne: pradziejowy ślad osadnictwa, ślad osadnictwa ludności kultury przeworskiej, ślad osadnictwa kultury łużyckiej, ślad osadnictwa ludności kultury unietyckiej z wczesnej epoki brązu. Analizując usytuowanie przedsięwzięcia pod względem gęstości zaludnienia stwierdzono, że inwestycja zlokalizowana jest na terenie wsi Stary Zamek o niewielkiej liczbie ludności, w odległości ok. 120m od najbliższej zabudowy mieszkaniowej.

Podczas realizacji inwestycji zakres prowadzonych prac będzie obejmował w szczególności:

- Roboty branży drogowej
 - korektę przebiegu drogi.
 - rozbiórkę istniejącej oraz wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni,
 - przebudowę zjazdów,
 - budowę chodników oraz drogi dla pieszych,
 - reprofilację skarp,
 - oznakowanie poziome i pionowe,
 - prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi,
- Roboty branży mostowej:
 - rozbiórkę i budowę nowego mostu nad rzeką Czarna Woda,
 - wykonanie mostu tymczasowego dla pieszych na czas realizacji robót,
- Roboty branży sanitarnej:
 - odwodnienie korpusu drogowego (rowy, kanalizacja deszczowa),
- Niezbędną wycinkę kolidujących drzew i krzewów oraz nasadzenia,
- Przebudowę istniejącej infrastruktury kolidującej z planowanym przedsięwzięciem,
- Rozbiórkę elementów dróg w obrębie nowo zagospodarowywanego terenu.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu związana z prowadzeniem robót budowlanych, pracą maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy pracach budowlanych oraz ruchem pojazdów transportujących materiały i surowce oraz odpady. Emisja hałasu będzie miała charakter czasowy, odwracalny i ograniczony do etapu prowadzonych prac, ustąpi po ich zakończeniu nie powodując trwałych zmian w środowisku. Ponadto, celem ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu na etapie realizacji inwestycji, prace będą wykonywane w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰. W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją pyłu powstającego podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, spalin pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu oraz emisją związaną z układaniem mas bitumicznych. Stan zwiększonej emisji, zarówno substancji gazowych, jak i pyłowych, ustanie z chwilą zakończenia realizacji przedsięwzięcia.

Analizując usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla wód i obowiązujących dla nich celów środowiskowych stwierdzono, że inwestycja będzie realizowana w obrębie rzeki Czarna Woda. Zgodnie z nałożonym warunkiem, że prace rozbiórkowe i budowlane prowadzi się z wykorzystaniem plandek i ekranów osłonowych zabezpieczających koryto rzeki Czarna Woda przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód. Ponadto przewiduje się

zastosowanie materiałów sorpcyjnych w rzece, takich jak wiązki słomy, aby wyłapać drobne materiały, które mogą przedostać się do koryta. Wykorzystywany w trakcie prac sprzęt budowlany i środki transportu stwarzać będą możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo- wodnego. Niebezpieczeństwo może stanowić w szczególności wyciek substancji ropopochodnych (oleje napędowe, smary, benzyny).

Zagrożenia te również będą miały charakter czasowy, trwający do czasu zakończenia prac budowlanych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, plac i zaplecze budowy wyposażone zostaną w sorbenty do unieszkodliwiania niebezpiecznych substancji, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). Na Terenia zaplecza budowy nie przewiduje się prowadzenia prac serwisowych wykorzystywanego sprzętu budowlanego, dzięki czemu zminimalizowane zostanie ryzyko uwolnienia zanieczyszczeń. Wobec powyższego, przy odpowiednio zaplanowanych pracach budowlanych i zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, etap realizacji inwestycji nie powinien stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo- wodnego.

W trakcie prowadzenia prac związanych z realizacją planowanej inwestycji wytwarzane będą odpady typowe dla budowy i przebudowy obiektów mostowych i dróg. Źródłem powstawania odpadów będą przede wszystkim prace budowlano- montażowe, roboty ziemne, prace rozbiórkowe oraz funkcjonowanie zaplecza budowy. Zgodnie z treścią Kip odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą gromadzone w sposób selektywny, a następnie przekazywane uprawnionym odbiorcom do dalszego zagospodarowania.

Z uwagi na położenie przedmiotowego mostu w ciągu istniejącej drogi powiatowej, na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu będzie ruch pojazdów. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją prognozowane natężenie ruchu na analizowanym odcinku drogi kształtuje się na poziomie ok. 737 pojazdów na dobę. W bezpośrednim sąsiedztwie obiektu mostowego nie występują tereny chronione akustycznie, a najbliższe zlokalizowane są w odległości ok. 120 m od terenu inwestycji. Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę inwestycji, a także usytuowanie w obrębie istniejącego ciągu komunikacyjnego oraz wskazane natężenie ruchu, jej eksploatacja nie powinna spowodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Użytkowanie przedmiotowego obiektu mostowego, ze względu na lokalizację w miejscu obecnego mostu, brak zmiany zagospodarowania terenu oraz niewielkie natężenie ruchu, nie powinno również znacząco negatywnie oddziaływać na jakość powietrza atmosferycznego. W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonana zostanie nowa nawierzchnia jezdni, przez co nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin oraz hałasu i wibracji związanych z ruchem pojazdów.

Wody opadowe roztopowe z obiektu mostowego oraz drogi odprowadzane będą powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych na przyległe pobocza i rowy lub poprzez zastosowanie wpustów, kolektorów do kanalizacji deszczowej, a następnie do rzeki Czarna Woda. Biorąc pod uwagę cel i niewielką skalę planowanej inwestycji, na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego wpływu na stan środowiska gruntowo- wodnego w tym zakresie.

Zgodnie z treścią Kip, podczas eksploatacji przedmiotowego mostu i drogi nie przewiduje się wytwarzania jakichkolwiek odpadów. Odpady mogą powstać jedynie w przypadku przebudowy obiektu i prac rozbiórkowych.

Po przeanalizowaniu możliwości oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie aspektów przyrodniczych stwierdzono, że w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do jezior, obszary górskie, ujścia rzek a także wymagającej

specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody- w rozumieniu art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13). Najbliżej położony obszar Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Przeplatki nad Bystrzycą (PLH020055) znajduje się w odległości ok. 4,7 km.

Warunek nt. wycinki drzew i krzewów nałożono, aby zminimalizować negatywne oddziaływanie związane z wycinką drzew i krzewów na ptaki. Prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380), w stosunku do których obowiązują określone zakazy, min. Zakaz niszczenia gniazd, siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalisty ornitologa ma zagwarantować, że prace związane z wycinką drzew i krzewów i pracami ziemnymi będą realizowane bez szkody dla ptaków.

Warunek dotyczący Pracy związanych z rozbiórką obiektu mostowego wprowadzono, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane z rozbiórką obiektu mostowego na ewentualne miejsca gniazdowania ptaków i schronienia nietoperzy. Wszystkie gatunki nietoperzy oraz prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej w myśl ww. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. zakaz niszczenia gniazd, siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalistów ornitologa i chiropterologa ma zagwarantować, iż prace związane z rozbiórką obiektu mostowego będą realizowane bez szkody dla gatunków ptaków i nietoperzy.

Warunki 11 i 13 mają na celu zabezpieczenie drzew i krzewów narażonych na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia pni drzew i ich korzeni.

W celu ograniczenia śmiertelności drobnych zwierząt, w szczególności płazów, gadów i małych ssaków- gatunków objętych ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt- nałożono działania wskazane w warunku nr 14.

W przypadku niemożliwych do wykluczenia kolizji ze stanowiskami zwierząt, roślin lub grzybów gatunków chronionych na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408), w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. rozporządzeniach, przed rozpoczęciem prac należy uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia- prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Lokalizacja, rodzaj i parametry planowanego zamierzenia oraz odległość od granicy Rzeczypospolitej Polskiej eliminują możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Po zapoznaniu się opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę lokalizację i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia, jego potencjalny wpływ na środowisko, zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, proponowane przez Inwestora rozwiązania chroniące środowisko, Burmistrz Miasta i Gminy

Sobótka odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu, za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Sobótka, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.).
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 w/w ustawy.
4. Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1691 z późn. zm.) strony mogą w trakcie biegu terminu odwoławczego - rzec się prawa do wniesienia odwołania doręczając organowi stosowne oświadczenie.

z up. Burmistrza
mgr inż. Zbigniew Goldwasser
Zastępca Burmistrza



Otrzymują:

1. pełn. Inwestora – FASYS MOSTY Sp. z o.o.,
2. a/a,
3. podane do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na stronie www.sobotka.pl/bip na okres 14 dni zgodnie z art. 85 ust. 3 ustawy u.o.o.ś.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, ul. Jana Długosza 6, 51-162 Wrocław,
2. PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Legnicy, ul. Rataja 32, 59-220 Legnica,
3. Państwowy Powiatowy Inspektorat Sanitarny we Wrocławiu, ul. Kleczkowska 2, 50-227 Wrocław
4. Starosta Powiatu Wrocławskiego ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław.

Sprawę prowadzi:

Marek Strugielski, tel. 71 335 12 39,
e-mail: srodowisko@sobotka.pl

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

polegającego na:

„Odbudowa mostu w ciągu drogi powiatowej 1982D nad rzeką Czarna Woda w m. Stary Zamek”, gmina Sobótka, powiat wrocławski, województwo dolnośląskie (działka nr 42, 44, 50, 135, obręb Michałowice), (działka nr 213/3, 214, 215, 216/19, 217/2, 247/1, 248, 278, obręb Stary Zamek).

Przedsięwzięcie polega na odbudowa mostu w ciągu drogi powiatowej 1982D nad rzeką Czarna Woda w m. Stary Zamek. Zakres inwestycji obejmować będzie m.in. rozbiórkę istniejącego mostu, przebudowę drogi powiatowej przed i za mostem, budowę ciągów pieszych i rowerowych oraz budowę tymczasowej kładki dla pieszych.

Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze gminy Sobótka, w miejscowości Stary Zamek i obejmuje swoim zakresem następujące działki ewidencyjne:

- Województwo dolnośląskie, powiat wrocławski, gmina Sobótka, obręb Michałowice gm. Sobótka, działki ewidencyjne : 42, 44, 50, 135;
- Województwo dolnośląskie, powiat wrocławski, gmina Sobótka, obręb Stary Zamek, działki ewidencyjne: 213/3, 214, 215, 216/19, 217/2, 247/1, 248, 278.

Działki znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji:

- Województwo dolnośląskie, powiat wrocławski, gmina Sobótka, obręb Michałowice gm. Sobótka, działki ewidencyjne: 36, 43/2, 45, 46/1, 46/2, 133, 134, 137;
- Województwo dolnośląskie, powiat wrocławski, gmina Sobótka, obręb Stary Zamek, działki ewidencyjne: 213/1, 213/5, 213/6, 213/10, 213/12, 213/13, 247/2.

Przedsięwzięcie zgodnie z § 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 r. poz. 1839) jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Miejscowość Stary Zamek położona jest w województwie dolnośląskim, powiecie wrocławskim, gminie Sobótka. Gęstość zaludnienia wynosi ok. 32 os./km².

Przedmiotowa Inwestycja nie jest zlokalizowana w strefach ochronnych ujęć wody – najbliższe ujęcia: ujęcie Mietków (ok. 11 km od Inwestycji), studnie głębinowe Jordanów Śląski (ok. 10 km od Inwestycji), stacja uzdatniania wody Gniechowice (ok. 7,5 km od Inwestycji).

Przedmiotowa Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych – najbliższe zbiorniki: zbiornik Mietkowski (ok. 10,5 km od Inwestycji), zbiornik Proszkowicki (ok. 8 km od Inwestycji).

Przedmiotowa Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach przylegających do jezior – najbliższe jezioro: zbiornik Proszkowicki (ok. 8 km od Inwestycji).

Przedmiotowa Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarze uzdrowiska oraz obszarze ochrony uzdrowiska – najbliższe uzdrowiska: Szczawno – Zdrój (ok. 41 km od Inwestycji) oraz Przerzeczyn – Zdrój (ok. 29 km od Inwestycji).

Przedmiotowa Inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Przedmiotowa Inwestycja częściowo zlokalizowana jest w granicach historycznego układu ruralistycznego wsi Stary Zamek. Istniejący most jest obiektem historycznym. W buforze 200 m znajduje się stanowisko archeologiczne: pradziejowy ślad osadnictwa, ślad osadnictwa ludności kultury przeworskiej, ślad osadnictwa ludności kultury łużyckiej, ślad osadnictwa ludności kultury unietyckiej z wczesnej epoki brązu.

Częstotliwość oddziaływania: rozbiórka mostu tymczasowego i drogi dojazdowej oraz budowa obiektu i drogi – oddziaływanie czasowe (przez okres wykonania prac); użytkowanie obiektu i drogi – trwałe (przez cały czas).

Przedmiotowa inwestycja znacznie oddziaływać na środowisko w momencie rozpoczęcia prac przez Wykonawcę.

Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 160 m od przedmiotowego obiektu mostowego i ok. 120 m od zakresu inwestycji.

Przedmiotowy obiekt o numerze JNI 01002078 znajduje się w ciągu drogi powiatowej nr 1982D (km 1+990) w miejscowości Stary Zamek. Most przeprowadza ruch drogowy nad ciekim wodnym – rzeką Czarna Woda. Obecnie odbywa się na nim ruch pojazdów zgodny z obowiązującą organizacją ruchu dla terenu niezabudowanego. Dojazdy do obiektu są asfaltowe o szerokości od ok. 4,80 do ok. 5,00 m w złym stanie technicznym o niewystarczającej nośności i parametrach technicznych. Istniejący obiekt znajduje się na działce wodnej o nr 278. Pobocza dojazdów są gruntowe o szerokości ok. 0,50 m, lokalnie porośnięte trawą. Zjazdy do przyległych działek o nawierzchni gruntowej. Odwodnienie odbywa się poprzez powierzchniowy odpływ spadkami poprzecznymi i podłużnymi jezdni do rowów przydrożnych oraz cieku wodnego. Brak krawężników pomiędzy jezdnią asfaltową na obiekcie a balustradą. W bliskiej lokalizacji z obiektem mostowym znajduje się kanalizacja sanitarna i sieć telekomunikacyjna. Obiekt wybudowano jako swobodnie podparty, jednoprzęsłowy. Brak danych dotyczących roku budowy (przed 1945 rokiem). Ustrój nośny wykonano jako dźwigary kratownicowe typu „N” z pomostem z zoresówek opartych na podłużnicach, konstrukcja oparta na przyczółkach kamiennych. Obiekt został wyposażony we wspornik pod jednostronny chodnik dla pieszych oraz balustrady stalowe z widocznymi ogniskami korozji. Chodnik na obiekcie został wyłączony z użytkowania przez dodatkowe umieszczenie/dospawanie stalowych balustrad blokujących wejścia. Wody opadowe z obiektu odprowadzane powierzchniowo zgodnie ze spadkiem nawierzchni. Nawierzchnia na obiekcie wykonana z mieszanki mineralno-asfaltowej.

Parametry istniejącego mostu:

- rozpiętość teoretyczna ok. 15,80 m;
- szerokość użytkowa jezdni ok. 5,12 m;
- szerokość użytkowa drogi dla pieszych ok. 1,21 m;
- minimalne światło pionowe ok. 2,86 m;
- szerokość całkowita ok. 7,62 m.

W ramach obudowy mostu w ciągu drogi powiatowej 1982D nad rzeką Czarna Woda w m. Stary Zamek przewiduje się wykonanie następujących podstawowych robót budowlanych:

- roboty branży drogowej:
 - korektę przebiegu drogi,
 - rozbiórkę istniejącej oraz wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni,
 - przebudowę zjazdów,
 - budowę chodników oraz drogi dla pieszych i rowerów,
 - reprofilacja skarp,
 - oznakowanie poziome i pionowe,
 - prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi,
- roboty branży mostowej:
 - rozbiórkę i budowę nowego mostu nad rzeką Czarna Woda,
- roboty branży sanitarnej:
 - odwodnienie korpusu drogowego (rowy, kanalizacja deszczowa),
- wykonanie mostu tymczasowego dla pieszych (na czas realizacji robót),
- niezbędną wycinkę kolidujących drzew i krzewów oraz nasadzenia,
- przebudowa istniejącej infrastruktury kolidującej z planowanym przedsięwzięciem w niezbędnym zakresie określonym w warunkach technicznych wydanych przez właściwych Właścicieli (zarządców) sieci,
- rozbiórki elementów dróg w obrębie nowo zagospodarowywanego terenu.

Zasadniczym celem inwestycji jest usprawnienie i poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego, pieszego oraz kołowego, poprzez odbudowę mostu w ciągu drogi powiatowej 1982D nad rzeką Czarna Woda w m. Stary Zamek.

Założenia projektowe drogi:

- kategoria drogi powiatowa,
- klasa techniczna Z,
- szerokość jezdni ok. 6,0 m,
- szerokość poboczy ok. 1,0 m,
- szerokość drogi dla pieszych ok. 1,80 m,
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów ok. 3,00 m,
- długość drogi ok. 95,0 m,
- nawierzchnia drogi bitumiczna z betonu asfaltowego.

Założenia projektowe mostu:

- klasa obciążenia I wg PN-EN 1992-2,
- klasa drogi Z,
- rozpiętość teoretyczna ok. 21,50 m,
- szerokość użytkowa jezdni ok. 6,50 m,
- szerokość użytkowa drogi dla pieszych 1,80 m,
- szerokość użytkowa drogi dla pieszych i rowerów 3,00 m,
- minimalne światło pionowe 3,11 m;
- szerokość całkowita ok. 14,63 m.

Na obszarze objętym wnioskiem, w strefie obszaru projektowanych robót występują obce urządzenia oraz sieci. W przypadku kolizji z przedmiotową inwestycją, warunki zabezpieczenia lub przebudowy, będą uzgadniane z właściwym gestorem. Sieci zostaną zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni mostu obecnie są odprowadzane powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi są doprowadzane powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych na przyległe pobocza oraz do rowów przydrożnych skąd trafiają do rzeki Czarna Woda.

Przewiduje się, iż wody opadowe i roztopowe z mostu oraz jezdni będą odprowadzane powierzchniowo na przyległe pobocza, rowy i skierowane do rzeki Czarna Woda lub poprzez zastosowanie wpustów, kolektorów, studni i skierowane do rzeki Czarna Woda. Ostateczny sposób odprowadzenia wód będzie ustalony na etapie Projektu budowlanego oraz Operatu wodnoprawnego.

Zgodnie z §17 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311 z dnia 12 lipca 2019 r.) wody opadowe i roztopowe (między innymi z drogi powiatowej) mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi pod warunkiem, że w odpływie zawartość zawiesin ogólnych nie będzie większa niż 100 mg/l, zaś zawartość węglowodorów ropopochodnych – nie większa niż 15 mg/l.

Ustalenia wynikające z planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza:

- W jednolitych częściach wód powierzchniowych
 - nazwa jednolitej części wód powierzchniowych: Czarna Woda od Sulistrowickiego Potoku do Bystrzycy,
 - europejski kod jednolitej części wód z literami: PLRW60001113469,
 - krajowy kod Jednolitej części wód powierzchniowych: RW60001113469,
 - status Jednolitej Części Wód Powierzchniowych: NAT – naturalna część wód,
 - typ JCW: RzN – rzeka nizinna
 - ocena stanu: brak badań biologicznych,

- region wodny: region wodny Środkowej Odry,
- kod dorzecza głównego: 6000.
- W jednolitych częściach wód podziemnych:
 - europejski kod jednolitej części wód z literami PL: PLGW6000108,
 - ocena stanu ilościowego: dobry,
 - ocena stanu chemicznego: dobry,
 - ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych: niezagrażona.

Ilość wód opadowych odprowadzanych do ziemi nie wpłynie znacząco na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych.

Przedmiotowa inwestycja będzie zajmowała ok. 1385 m² powierzchni nieruchomości w tym:

- Nawierzchnia jezdni drogi oraz na obiekcie: ok. 600m²,
- Reprofilowany i umocniony teren ok. 550m²,
- nawierzchnia chodników ok. 75 m²,
- nawierzchnia ścieżek rowerowych ok. 100 m²,
- nawierzchnia zjazdów ok. 60 m².

Inwestycja nie wpływa na zmianę dotychczasowego zagospodarowania terenu. Inwestycja planowana jest na obszarze już wcześniej przekształconym przez działalność człowieka.

Nie zmienia się sposobu wykorzystania terenu tj. w dalszym ciągu będzie pełnił on funkcję komunikacyjną i przeprawę nad rzeką Czarna Woda.

Nie przewiduje się wpływu inwestycji na zmianę różnorodności biologicznej na obszarze inwestycji.

Na terenie inwestycji nie wykorzystuje się i nie planuje wykorzystywać zasobów naturalnych (innych niż powierzchnia zajmowanego terenu).

Przeprowadzona wstępna inwentaryzacja nie wykazała występowania chronionych gatunków zwierząt i grzybów na terenie inwestycji, ani w zakresie jej oddziaływania.

W przypadku drzew znajdujących się w pobliżu planowanych robót, nieprzeznaczonych do wycinki, należy je na czas realizacji inwestycji zabezpieczyć przed uszkodzeniem poprzez:

- owinięcie pnia matami słomianymi, a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopaną w grunt lub obsypaną ziemią. Oszalowanie powinno być otoczone opaskami z drutu lub taśmy stalowej w odległości wzajemnej co 40÷60 cm,
- unikanie zmian poziomu gruntu oraz zagęszczania gleby w odległości 3-5 m od pnia poprzez wykluczenie możliwości poruszania się ciężkiego sprzętu, wibrowania, składowania materiałów budowlanych.

Przewiduje się wycinkę drzew i krzewów kolidujących z przedmiotową inwestycją.

Rozwiązania projektowe zakładają następujące etapy prac:

- organizacja placu budowy,
- wycinkę zieleni kolidującej z inwestycją,
- zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia lub przebudowa urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury kolidujących z inwestycją,
- rozbiórkę istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni oraz istniejącego obiektu mostowego;
- przebudowę zjazdów,
- budowę obiektu mostowego,
- odwodnienie korpusu drogowego i mostu (rowy, kanalizacja deszczowa),
- prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu: bariery, balustrady,
- wykonanie oznakowania poziome i pionowe,
- uporządkowanie terenu budowy.

Do wykonania powyższych prac planuje się użyć typowych dla podobnych przedsięwzięć sprzętów budowlanych, takich jak: samochody transportowe, koparko-ładowarki, młoty pneumatyczne oraz drobny sprzęt budowlany.

Podczas realizacji inwestycji, konieczne będzie zabezpieczenie na czas robót wszystkich urządzeń obcych oraz sieci, a także ich ewentualna przebudowa.

Uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza będą wytwarzane poprzez spalanie oleju napędowego w pojazdach mechanicznych jedynie w okresie realizacji inwestycji, a ich charakter jest krótkotrwały, odwracalny i jego powstawanie ograniczone będzie tylko do terenu prowadzonych robót.

W trakcie prac budowlanych przywiduje się zastosowanie między innymi następującego sprzętu budowlanego:

- dźwig samochodowy: rozładunek i załadunek transportów materiałów budowlanych, wbudowanie przęsła;
- koparko-ładowarka, koparka przedsiębierna: przewożenie materiałów do wbudowania oraz załadunek na samochody skrzyniowe, uporządkowanie placu budowy;
- samochód skrzyniowy, samochód transportowy, przewóz materiałów, transport elementów konstrukcji, rusztowań, deskowania, transport elementów wyposażenia;
- zagęszczarka: wykonywanie zasypek;
- drobny sprzęt budowlany: piła łańcuchowa, piła stołowa, wiertarki, elektryczne młoty do kucia, wibratory i przetwornice do betonu, młotki ciesielskie, itp.

Materiał rozbiórkowy należy systematycznie usuwać z terenu obiektu oraz utylizować. Na etapie projektowym nie określono lokalizacji bazy sprzętowo-materiałowej. Wybór odpowiedniej lokalizacji należy do wykonawcy robót. Materiały budowlane nie mogą być bezpośrednio składowane na gruncie.

Na czas prowadzenia robót rozbiórkowych (oraz pozostałych prac budowlanych) przewiduje się wykorzystanie plandek i ekranów osłonowych mających zabezpieczyć sąsiedni teren oraz rzekę przed przedostaniem się zapylenia. Ekranu będą mocowane do rusztowań tak, by nie dopuścić do wpadnięcia pyłów i odpadów do wód i na teren prac. Będą również dostatecznie wysokie, by zapylenie nie przedostało się górą poza obszar rozbiórek. Przewiduje się również ich okresowe czyszczenie. Ponadto w rzece przewiduje się zastosowanie materiałów sorpcyjnych, takie jak powiązane wiązki słomy, by wyłapać drobne materiały, które mogłyby przedostać się do koryt.

Stosowane zabezpieczeniu będą trwałe na czas realizacji robót tj. odporne na wpływ wiatru, oraz opadów i temperatur, dostosowane do warunków pogodowych. Przewiduje się w związku z tym zastosowanie rusztowań i klatek systemowych dodatkowo wzmocnionych kształtownikami stalowymi, mając na względzie również przepis BHP i bezpieczeństwo robotników.

Przedsięwzięcie zakłada rozbiórkę istniejącego oraz budowę nowego mostu, którego parametry będą dostosowane do obecnych norm oraz wymagań Inwestora. Obiekt projektuje się na klasę obciążeń „I” wg. PN-EN 1991-2.

Ustrój nośny obiektu o schemacie ramowym wykonany z prefabrykatów strunobetonowych. W przekroju poprzecznym górna powierzchnia nowej płyty pomostowej ukształtowana będzie zgodnie ze spadkami nawierzchni na moście. Profil podłużny mostu zostanie dostosowany do niwelety na drogi. Zaprojektowano nowe żelbetowe fundamenty i przyczółki o korpusach masywnych. Zakłada się typowe przyczółki żelbetowe o korpusach masywnych ze skrzydłami ograniczającymi nasyp posadowione na ławach fundamentowych betonowanych, które spoczywają na palach. Za przyczółkami obiektu zaprojektowano, żelbetowe płyty przejściowe. Zakłada się wykonanie fundamentów przyczółków w wykopach otwartych przy niskich stanach wód gruntowych. W przypadku wykonania fundamentów przy wyższych stanach wód Wykonawca opracuje stosowne projekty technologiczne zabezpieczenia i odwodnienia wykopów.

Dodatkowo na czas prowadzenia robót zakłada się wykonanie tymczasowego mostu dla pieszych.

Z uwagi na zły stan techniczny obiektu oraz ryzyko negatywnego oddziaływania na środowisko w przypadku dalszej degradacji obiektu, postanowiono o podjęciu działań inwestycyjnych zmierzających do budowy nowego obiektu. Wariant nr 2 pozwoli na uzyskanie odpowiedniej klasy nośności mostu przy zapewnieniu odpowiednich parametrów technicznych i użytkowych drogi, mostu oraz ciągów pieszych zgodnych z obowiązującymi przepisami. Nowy obiekt charakteryzować

się będzie wymaganą trwałością. Wszystkie te czynniki skutkują minimalizacją wpływu na środowisko w trakcie realizacji inwestycji, po jej zakończeniu oraz w trakcie eksploatacji obiektu.

Przewidywany czas trwania realizacji przedsięwzięcia to ok. 12 miesięcy.

W ramach inwestycji nie będzie wykorzystywana woda „in situ” poza wodą technologiczną dostarczaną przez Wykonawcę w ramach dostaw materiałów budowlanych. Wszystkie materiały służące do realizacji inwestycji będą dostarczane, jako gotowe na miejsce realizacji przedsięwzięcia. Wykorzystanie materiałów, maszyn i urządzeń będzie realizowane zgodnie z przyjętym harmonogramem prac, mającym na celu efektywne wykorzystanie surowców i energii.

Szacunkowe ilości wykorzystywanych surowców i energii:

- Zapotrzebowanie na wodę – na etapie realizacji prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody w celach technologicznych w ilości maksymalnie do 100 m³/cały okres budowy. Na obecnym etapie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wykonania ujęć wód podziemnych na potrzeby budowy. Woda będzie pobierana z istniejących ujęć, miejsc gdzie będzie dostępny wodociąg miejski (tymczasowe przyłącze wody) lub dostarczana na teren budowy za pomocą beczkowsów. Podana orientacyjna wartość wykorzystania wody uwzględnia zapotrzebowanie na cele socjalno - bytowe pracowników. Na obecnym etapie ilość wody potrzebnej do realizacji przedsięwzięcia jest wartością szacunkową i może być obciążona błędem. Wynika to ze znacznych różnic w zapotrzebowaniu na wodę w zależności od stosowanej technologii. Rodzaj technologii będzie określony przez Wykonawcę robót. Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie toalet sanitarnych typu TOI-TOI, z których ścieki bytowe będą wywożone przez wyspecjalizowane służby eksploatacyjne.
- Zapotrzebowanie na surowce (cement, kruszywa) – na etapie realizacji surowce zostaną dostarczone na budowę bezpośrednio przed wybudowaniem. Surowce posiadające atest będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Zakres wykorzystywanych w realizacji przedsięwzięcia surowców opisany zostanie w Przedmiarze Robot, sporządzonym na etapie wyboru Wykonawcy przedmiotowego zadania.
- Zapotrzebowanie na paliwo – na etapie realizacji przewiduje się zużycie paliw w pojazdach obsługujących budowę, na tym etapie nie jest możliwe oszacowanie ilości zużycia.
- Zapotrzebowanie na energię elektryczną – na etapie realizacji z istniejącej sieci elektrycznej w ilości wskazanej według zużycia licznika. Prognozuje się wykorzystanie energii elektrycznej maksymalnie do 1200 kWh/cały okres budowy.
- Zapotrzebowanie na energię cieplną – na etapie realizacji nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną.
- Zapotrzebowanie na energię gazową – na etapie realizacji nie przewiduje się zapotrzebowania na energię gazową.

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce i energię po wdrożeniu przedsięwzięcia wyniesie:

woda:

- 0 dm³,
- inne surowce: 0 Mg,
- paliwa: 0 Mg (paliwa płynne będą wykorzystywane wyłącznie przez użytkowników przedsięwzięcia),
- energia elektryczna: 0 kW w obrębie inwestycji,
- energia cieplna 0 kW/MW,
- energia gazowa 0 m³/h.

Podczas realizacji przedsięwzięcia zakłada się ochronę środowiska w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia poprzez:

- ograniczanie czasu pracy sprzętu bez użycia w celu zminimalizowania emisji niezorganizowanych;
- zachowanie należytego porządku na placu budowy i sukcesywnym sprzątaniu odpadów poddawanych recyklingowi lub wtórnemu wykorzystaniu (nieliczne opakowania, palety itp.);

- zastosowanie maksymalnego wykorzystania odpadów sypkich powstających w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Projekt zakłada, że ziemia z prac ziemnych zostanie ponownie wbudowana w skarpy i nasypy. Gruz z rozbiórki zostanie dostarczony na składowisko odpadów. Wobec powyższego nie projektuje się tymczasowych magazynów odpadów.
- przyjęcie takiego harmonogramu prac, aby nie nakładały i sumowały się uciążliwości pochodzące z kilku źródeł;
- wykonanie zabezpieczeń antykorozyjnych wbudowywanych elementów poza terenem robót. Nie przewiduje się robót malarskich na obiekcie.
- zabezpieczenie i właściwe oznakowanie placu budowy i wyjazdów z niego.

Pojazdy samochodowe związane z obsługą budowy oraz maszyny budowlane przemieszczać się będą po wyznaczonych przez Wykonawcę Robót drogach technologicznych.

Wykonawca, prowadzący roboty budowlane i ziemne, w przypadku natrafienia na przedmioty posiadające cechy zabytku lub mające wartość archeologiczną, obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym Inżyniera, Urząd Gminy oraz właściwego konserwatora zabytków. Jednocześnie Wykonawca jest zobowiązany zabezpieczyć odkryty przedmiot i wstrzymać wszelkie roboty, mogące go uszkodzić lub zniszczyć do czasu wydania przez władze konserwatorskie odpowiednich decyzji. – ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r., poz. 1292, 1907 z 2025 r., poz. 1168). Wykopiska i znaleziska archeologiczne stanowią własność Państwa.

W przypadku stwierdzenia występowania płazów lub gadów należy przewidzieć umieszczenie pułapek na płazy (zagłębionych w gruncie wiader). Należy regularnie uwalniać złowione zwierzęta w sąsiedztwie miejsc istotnych dla tych zwierząt. Dodatkowo nie rzadziej niż raz dziennie należy kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnia kontrola obecności zwierząt w wykopach przeprowadzać bezpośrednio przed zasypaniem wykopów. Nie dopuszczać do postawiania zastoisk wodnych na terenie budowy, w których mogłyby bytować zwierzęta.

Przedsięwzięcie samo w sobie nie generuje emisji do środowiska substancji lub energii.

Żeby zminimalizować ryzyko przedostania się surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych do wód gruntowych przestrzeń w obrębie prowadzonych prac zostanie zabezpieczona. Ponadto przewiduje się zastosowanie takich materiałów, które nie stanowią zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót posiadać będzie odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). Na terenie zaplecza nie będą prowadzone prace serwisowe wykorzystywanego sprzętu budowlanego.

Ochrona przed niekontrolowanym wyciekami związków ropopochodnych polegać będzie na systematycznej kontroli stanu technicznego pojazdów i maszyn. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, ścieki bytowe z zaplecza budowy będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych i wywożone regularnie do najbliższej oczyszczalni.

Zagrożenie dla powierzchni ziemi i gleb stwarzać mogą jedynie sytuacje awaryjne, związane z uwolnieniem substancji niebezpiecznych do środowiska. Zdarzenia takie mają miejsce bardzo rzadko, a przeciwdziałają temu stosowane zabezpieczenia techniczne, organizacyjne oraz przestrzeganie przepisów dotyczących transportu substancji niebezpiecznych. Na etapie eksploatacji obiektu generowane będą odpady związane z wymianą elementów konstrukcyjnych podczas jego napraw. Odpady te będą usuwane i zagospodarowywane przez specjalistyczną firmę, posiadającą odpowiednie zezwolenia.

Emisja wód opadowych i roztopowych związana jest z opadami deszczu na powierzchnie utwardzone jezdni i chodników, z których należy powyższe wody odprowadzić. Przewiduje się, iż wody opadowe i roztopowe z jezdni oraz przyległych chodników, będą odprowadzane na przyległe pobocza i rowy

zlokalizowanych w obrębie obiektu lub poprzez system wpustów i kanalizacji deszczowej. Woda z rowów lub kanalizacji zostanie skierowana do cieku znajdującego się pod obiektem.

Zakłada się doprowadzić do zgodności z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2019 poz. 1311 z dnia 12 lipca 2019 r.).

Zgodnie z §17 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311 z dnia 12 lipca 2019 r.) wody opadowe i roztopowe mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi pod warunkiem, że w odpływie zawartość zawiesin ogólnych nie będzie większa niż 100 mg/l, zaś zawartość węglowodorów ropopochodnych – nie większa niż 15 mg/l.

Bilans jakościowy wód opadowych określono zgodnie z „Wytocznymi prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” wg Zarządzenia nr 29 GDDKiA (październik 2006r.).

Budowa drogi oraz obiektu objętego zakresem inwestycji wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie realizacji budowy emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy, zanika wraz z zakończeniem etapu. Podczas prac związanych z budową ma miejsce emisja gazów spalinowych z maszyn budowlanych, pył podczas prac ziemnych.

Projektowana droga oraz obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji emisja zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie, ale nie przewiduje się jej zwiększenia w stosunku do stanu obecnego. Efektem może być zminimalizowanie generowania zanieczyszczeń z uwagi na nową nawierzchnię drogową i płynniejszą jazdę aut.

Podczas prac budowlanych podstawowym źródłem emisji hałasu będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy ręcznego sprzętu budowlanego, np. krótkotrwała praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Przewiduje się realizację robót w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany. Zakłada się, że hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie.

Ocena emisji hałasu w otoczeniu terenu robót budowlanych jest zadaniem trudnym na tym etapie analizy, gdyż większość robót ma indywidualny charakter, zmienia się rodzaj stosowanego sprzętu, maszyn i urządzeń budowlanych, występują różnice w zagospodarowaniu otoczenia, długości i szerokości pasa robót. Na budowanych i modernizowanych odcinkach dróg bardzo często działa jednocześnie wiele podmiotów, wykorzystujących różnorodny, specjalistyczny sprzęt. Istotną sprawą z punktu widzenia ochrony środowiska jest odległość od wykonywanych prac budowlanych.

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie klimatu akustycznego, polegające na okresowych przekroczeniach dopuszczalnego poziomu hałasu.

Prognozowanie hałasu związanego z pracami prowadzonymi przy budowie dróg nie jest możliwe bez znajomości parametrów wpływających na wielkość emisji, tzn. rodzaju, stanu technicznego, liczby maszyn użytych do robót oraz czasu ich pracy. Dodatkowym utrudnieniem jest to, że hałas od robót budowlanych jest hałasem nieustalonym.

Oddziaływanie w zakresie hałasu na etapie budowy będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny, dlatego nie ma potrzeby stosowania tymczasowych urządzeń ochrony przed hałasem. W celu zminimalizowania oddziaływania na tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji, należy zoptymalizować czas pracy tak, aby ograniczyć liczbę przejazdów pojazdów ciężkich i maszyn oraz wykonywać prace w porze dziennej (w godzinach 6.00 -22.00). Prace budowlane powodujące emisję hałasu do środowiska nie mogą być prowadzone nocą, chyba że okaże się, że nie ma uciążliwości akustycznej dla terenów wymagających ochrony akustycznej dla tej

pory doby lub technologia wykonywania danego typu prac wymaga ich kontynuacji również w porze nocnej.

Mając na uwadze minimalizację poziomu hałasu w trakcie prowadzenia robót budowlanych konieczne jest podjęcie również takich działań jak: eliminacja lub minimalizacja najbardziej hałaśliwych procesów i prac, wprowadzenie wymagań w zakresie stosowania maszyn i urządzeń o małej emisji hałasu, minimalizacja narażenia pracowników na ponadnormatywny hałas, eliminowanie z placu budowy źródeł o nadmiernej hałaśliwości, lokalizowanie bazy sprzętowo-magazynowej w oddaleniu od terenów wymagających ochrony akustycznej.

Inwestycja nie znajduje się na terenach chronionych. Jest zlokalizowana około 1,7 km od Ślęzańskiego Parku Krajobrazowego. Najbliższe zabudowania mieszkalne znajdują się w odległości ok. 160 m od przedmiotowej inwestycji. Biorąc pod uwagę poziom natężenia ruchu nie przewiduje się wystąpienia ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego. Emisja hałasu pozostanie bez zmian w stosunku do sytuacji przed przebudową.

Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w środowisku, w zależności od rodzaju źródła hałasu, sposobu zagospodarowania i funkcji badanego terenu określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

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

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 32 Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2020 poz. 797 z późn. zm.) wytwórcą odpadów powstających w wyniku budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątnięcia, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy ww. usługi. Z uwagi na fakt, iż wszystkie prace związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia zlecone zostaną przez Inwestora firmom zewnętrznym, stwierdza się, że właśnie te firmy będą wytwórcami odpadów. Wskazane podmioty zewnętrzne zobowiązane są do właściwego gospodarowania odpadami oraz uzyskania odpowiednich decyzji administracyjnych w zakresie gospodarki odpadami.

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

W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, prace rozbiórkowe oraz modernizacyjne, budowa nawierzchni, prace pomocnicze.

Prace budowlane można podzielić na kilka podetapów: przygotowawczy (demontaż zbędnych elementów infrastruktury towarzyszącej, prace ziemne itp), prace właściwe (utwardzanie kolejnych warstw drogi, budowa obiektu inżynierskiego) oraz prace wykończeniowe (prace porządkowe).

Należy zaznaczyć, że etap realizacji przedsięwzięcia powoduje powstanie większej ilości odpadów niż na etapie eksploatacji. Odpady będą także pochodzić z tworzenia, funkcjonowania i likwidacji zaplecza materiałowego budowy i zasobów materiałowych.

Podstawowe źródła powstawania odpadów w ramach realizacji inwestycji:

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

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

- Ziemia z wykopów – w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia może powstać w wyniku korytowania pod drogę, zjazdy, skarpy.

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

Odpady powstające podczas budowy (masy ziemne, gruz, asfalt) w miarę możliwości wykorzystywane winny być na terenie inwestycji, pozostałe przekazywane będą innym posiadaczom, uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania (zezwoleń na zbieranie, transport, odzysk lub unieszkodliwianie). Opakowania po materiałach budowlanych będą wykorzystywane wielokrotnie lub przekazywane dostawcy towaru (tektura, palety, beczki metalowe), natomiast tworzywa sztuczne przekazywane do zagospodarowania przez odbiorcę ww. odpadu.

Poza nadmiarem mas ziemnych (kod: 17 05 04) na etapie realizacji inwestycji mogą powstać odpady sklasyfikowane w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10). Szczegółowy bilans mas ziemnych powinien znajdować się w projekcie budowlanym (w celu m.in. ustalenia wielkości nadmiaru lub niedoboru mas ziemnych).

Rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji sprowadzać się będą do prawidłowej gospodarki odpadami, która przede wszystkim polegała będzie na selektywnej zbiórce odpadów, właściwym ich składowaniu, w miarę możliwości odzyskowi w miejscu wytwarzania oraz przekazywaniu podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia. Część odpadów w miarę możliwości zostanie odzyskana na placu budowy. Odpady opakowaniowe, jak palety drewniane i pojemniki stanowią opakowania zwrotne. Opakowania z folii, papieru oraz odpady powstające na zapleczu socjalnym budowy będą gromadzone w wyznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie odbierane z terenu inwestycji.

Zalecenia dotyczące sposobu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed ewentualnymi zanieczyszczeniami związanymi z magazynowaniem odpadów obejmują:

- materiały i odpady z fazy budowy magazynować w wydzielonych do tego miejscach i zagospodarować w sposób bezpieczny dla środowiska,
- odpady powstałe w wyniku prowadzenia prac budowlanych należy zagospodarować zgodnie z przepisami,
- należy przewidzieć miejsca do selektywnego magazynowania odpadów, w odpowiedni sposób i w miejscach do tego celu wyznaczonych,
- miejsca składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być do czasu zakończenia budowy wyścielone materiałami izolacyjnymi,
- zapobieganie i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione przez właściwą gospodarkę ściekami, powstającymi w wyniku przebywania na terenie inwestycji ludzi z budowy, ścieki te należy odprowadzać do szczelnego zbiornika bezodpływowego, a następnie regularnie należy wywozić przez koncesjonowanego przewoźnika do oczyszczalni ścieków.

Zalecenia dotyczące zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego w miejscu magazynowania odpadów niebezpiecznych:

- należy przewidzieć miejsca do selektywnego magazynowania odpadów, w odpowiedni sposób i w miejscach do tego celu wyznaczonych, w tym punkty magazynowania odpadów niebezpiecznych muszą mieć szczelne podłoże, zabezpieczające środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi wyciekami,

- powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznaczonych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonych, ogrodzonych, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu,
- zapewnić właściwe i zgodne z przepisami gospodarowanie wszystkimi wytwarzanymi odpadami na poszczególnych etapach inwestycji poprzez minimalizację ich ilości, selektywne magazynowanie w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami oraz przekazywanie odpadów podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
- miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.

Odpady, których nie będzie można wykorzystać zostaną przekazane podmiotom posiadającym właściwe decyzje lub pozwolenia w zakresie gospodarki odpadami. Część odpadów będzie mogła zostać przekazana osobom fizycznym na podstawie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz.U. 2016 poz. 93). Uwagę należy zwrócić na odpady określone jako niebezpieczne, do których należeć będą opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi. Z definicji odpadów niebezpiecznych wynika, że stanowią one szczególne zagrożenie dla zdrowia ludzi i środowiska i dlatego gospodarka nimi wymaga prawidłowego prowadzenia i szczególnej kontroli. Przekazując ten rodzaj odpadów należy ściśle przestrzegać zapisów ustawy o odpadach i rozporządzeń wykonawczych. Odpady te należy gromadzić selektywnie nie mieszać z innymi odpadami i magazynować do czasu przekazania podmiotom posiadającym stosowane zezwolenia w miejscach odizolowanych, uniemożliwiając przedostanie się zanieczyszczeń do wód i do gleb. Prawidłowa gospodarka odpadami w fazie realizacji przedsięwzięcia powinna zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ich ilość; jeśli odpad powstał, należy dążyć do zapewnienia jego odzysku zgodnego z zasadami ochrony środowiska. Jeżeli nie udało się dokonać odzysku, należy odpad unieszkodliwić zgodnie z zasadami ochrony środowiska.

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

W trakcie eksploatacji obiektu nie zakłada się powstawania jakichkolwiek odpadów – most i droga są obiektami nietworzącymi odpadów. Odpady powstaną w momencie przebudowy na etapie prac rozbiórkowych.

Oddziaływanie inwestycji podczas jej eksploatacji:

- na powietrze atmosferyczne – projektowany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji emisja zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie, ale nie przewiduje się jej zwiększenia w stosunku do stanu obecnego. Efektem może być zminimalizowanie generowania zanieczyszczeń z uwagi na nową nawierzchnię drogową i płynniejszą jazdę aut.

- na klimat akustyczny

- na środowisko wodno-gruntowe – nie stwierdza się znaczącego negatywnego zagrożenia dla środowiska gruntowo - wodnego.

Ustawa o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. z 2024, poz. 1478, 1940, z 2025 r. poz. 884) określiła następujące formy ochrony przyrody:

- 1) parki narodowe,
- 2) rezerваты przyrody,
- 3) parki krajobrazowe,

- 4) obszary chronionego krajobrazu,
- 5) obszary Natura 2000,
- 6) pomniki przyrody,
- 7) stanowiska dokumentacyjne,
- 8) użytki ekologiczne,
- 9) zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- 10) ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

Teren planowanej inwestycji nie jest zlokalizowany na obszarze chronionym.

W pobliżu znajdują się następujące formy ochrony przyrody:

a) **Rezerwaty**

- Góra Ślęza 9,00 km;

b) **Parki Krajobrazowe**

- Ślęzański Park Krajobrazowy – otulina 1,72 km;
- Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy 4,55 km;
- Ślęzański Park Krajobrazowy 5,07 km;

c) **Natura 2000 specjalne obszary ochrony**

- Przeplatki nad Bystrzycą (PLH020055) 4,66 km;
- Masyw Ślęzy (PLH020040) 6,05 km;

d) **Pomniki przyrody**

- kilka pomników przyrody, najbliższy w odległości ok. 100 m

W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia przebiega droga powiatowa 1982D, pod obiektem znajduje się rzeka Czarna Woda. Na przedmiotowym obszarze (obszarze robót oraz obszarze oddziaływania) nie jest planowane dokonanie innych inwestycji w czasie trwania przedmiotowej, dlatego nie przewiduje się kumulacji oddziaływań.

Przedmiotowa inwestycja nie zakłada stosowania materiałów szczególnie niebezpiecznych. Zastosowane będą materiały budowlane posiadające atesty, oceny i aprobaty zgodności z obowiązującymi normami budowlanymi. Z uwagi na skalę, charakter budowy oraz stosowane materiały, przewiduje się, że ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej będzie ograniczone do minimum. Przedmiotowy obiekt znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Sytuacje awaryjne, w wyniku których mogą wystąpić zdarzenia kwalifikowane do poważnych awarii mogą mieć miejsce zarówno na etapie budowy, jak i po oddaniu obiektu do eksploatacji. Poważne awarie związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne (towary niebezpieczne). W przypadku wystąpienia wypadków samochodów transportujących te substancje, istnieje zagrożenie przedostawania się substancji niebezpiecznych do środowiska wodnego lub gruntu. Prawdopodobieństwo wystąpienia tego typu poważnej awarii nie jest wysokie. Podstawowym środkiem uniknięcia katastrofy budowlanej jest staranność montażu elementów konstrukcji mostowej. Projektowany obiekt zostanie wyposażony w elementy chroniące użytkowników przed wypadkiem (upadkiem z wysokiego nasypu).

Przedmiotowa inwestycja nie jest budowlą znacząco oddziałującą na klimat. Głównym czynnikiem jest wytwarzanie gazów cieplarnianych i pyłów generowanych przez ruch samochodowy. Planuje się wykonanie nowej drogi oraz nowego mostu posiadającego nową nawierzchnię, a to działanie spowoduje, że oddziaływania na klimat będzie zminimalizowane.

Ze względu na poprawę parametrów technicznych inwestycji ilość gazów cieplarnianych nie ulegnie zmianie.

Podczas budowy oraz rozbiórki mostu tymczasowego zamontowane będą niezbędne zabezpieczenia i osłony. Podczas prac budowlanych wystąpi emisja pyłu, hałasu i wibracje powodowana przez

maszyny budowlane i pojazdy wykorzystywane podczas robót. Teren w obrębie obiektu zostanie uporządkowany po wykonaniu robót.

W okresie trwania budowy i wykańczania robót Wykonawca będzie:

- utrzymywać teren budowy w stanie bez wody stojącej,
- podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub dóbr publicznych i innych, a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczenia lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy z dn. 3 października 2008 r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie jest konieczny.

Przedmiotowy most oraz analizowany odcinek drogi powiatowej 1982D podlegający przebudowie nawierzchni nie są ciągiem transgranicznym oraz znajdują się w całości na terytorium RP.

Odległość przedsięwzięcia od granicy z Republiką Czeską wynosi ok. 45 km.

z up. Burmistrza
mgr inż. Zbigniew Goldwasser
Zastępca Burmistrza

