

Znak: RGKOŚiB.6220.1.7.2024

**Decyzja**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 i art. 85 ust. 1 , ust. 2 pkt. 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 2023 r. poz.1094 ze zm.), § 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.), w zw. z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023r. poz. 775 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 20.12.2023r. złożonego przez Powiat Lipski Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych ul. Spacerowa 24, 27-300 Lipsko w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia pod nazwą „**Przebudowa drogi powiatowej nr 1932W Walentynów-Pawłowice w km 5+570 do km 8+000**”.

**stwierdzam**

**1. brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1932W Walentynów-Pawłowice w km 5+570 do km 8+000”.**

**2. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia :**

- 1) do wykonania robót budowlanych stosować wyłącznie sprawne techniczne maszyny i urządzenia, bez wycieków płynów eksploatacyjnych,
- 2) teren pod zaplecze budowy, a tym samym miejsce magazynowania materiałów oraz paliw, a także miejsce obsługi sprzętu i pojazdów wyrównać; zaplecze budowy wyposażyć w systemy odprowadzania deszczówki,
- 3) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód ,
- 4) zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju i pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliwa oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania,
- 5) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia, awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia,
- 6) teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów, odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom, posiadającym stosowne zezwolenie w zakresie gospodarowania odpadami,

- 7) odpadowe masy roślinne, części zielone, korę, gałęzie, korzenie rozdrabniać i kierować do kompostowania lub przekazywać uprawnionym odbiorcą,
- 8) wodę do celów realizacji przedsięwzięcia dowozić beczkowozami lub pobierać z sieci wodociągowej za zgodą gestora sieci,
- 9) ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty,
- 10) wody opadowe i roztopowe odprowadzać poprzez spadki podłużne do rowów przydrożnych, którymi będą dalej odprowadzane do cieków powierzchniowych,
- 11) prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych,
- 12) czas trwania obniżenia poziomu wód gruntowych ograniczyć do minimum; wskazane jest, aby prace związane z obniżeniem poziomu zwierciadła wód gruntowych wykonywać poza sezonem wegetacyjnym,
- 13) roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne,
- 14) zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęcia wód podziemnych,
- 15) ograniczyć do niezbędnego minimum stosowane środki do eliminacji zimowej śliskości nawierzchni, zgodnie z obowiązującymi normami oraz stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska,
- 16) wszelkie prace wykonywane w sąsiedztwie cieków wodnych prowadzić przy zachowaniu ciągłości przepływu wód,
- 17) nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejących rowów przydrożnych, których trasa biegnie przez ww. drogę,
- 18) nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu,
- 19) bezpośrednio przed podjęciem prac związanych z realizacją inwestycji, w tym w szczególności związanych z pracami ziemnymi i montażem infrastruktury w obszarze chronionym, należy dokonać kontroli terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk oraz analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. form przyrody,
- 20) podczas prowadzenia prac należy zabezpieczyć wykopy w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt oraz sprawdzać dna wykopów pod kątem występowania drobnych zwierząt i w przypadku ich stwierdzenia, należy je ostrożnie wydostać i przenieść w dogodne miejsce poza obszar prac zgodnie z przepisami odrębnymi.

## Uzasadnienie

W dniu 21.12.2023r. do Urzędu Miasta i Gminy w Solcu nad Wisłą wpłynął wniosek Powiatu Lipskiego Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych ul. Spacerowa 24, 27-300 Lipsko w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: „ **Przebudowa drogi powiatowej nr 1932W Walentynów-Pawłowice w km 5+570 do km 8+000**”.

Według przepisów 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.) przedmiotowa inwestycja została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 .

Po stwierdzeniu , że wniosek jest kompletny oraz ustaleniu stron postępowania administracyjnego , w dniu 08.01.2024r. Burmistrz Miasta i Gminy w Solcu nad Wisłą wydał zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego Znak:RGKOŚiB.6220.1.2024r. na wniosek strony w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: „ **Przebudowa drogi powiatowej nr 1932W Walentynów-Pawłowice w km 5+570 do km 8+000**”.

Zgodnie z art.10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego zapewniono stronom czynny udział w postępowaniu. Ponieważ w przypadku omawianej inwestycji liczba stron przekracza 10 , zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego , stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zawiadomiono strony stosownym obwieszczeniem o wszczęciu postępowania administracyjnego Znak: RGKOŚiB.6220.1.2.2024 z dnia 08.01.2024 r.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz.U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) Burmistrz Miasta i Gminy Solec nad Wisłą wystąpił o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych w Radomiu, pismem znak: RGKOŚiB. 6220.1.3.2024 r. z dnia 08.01.2024 r., do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lipsku pismem znak: RGKOŚiB.6220.1.4.2024 r. z dnia 08.01.2024 r. oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu pismem znak: RGKOŚiB.6220.1.5.2024 r.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lipsku pismem z dnia 12 stycznia 2024 r. znak: ZNS.9022.4.1.2024 wydał opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i dlatego nie wymagane jest opracowanie raportu oddziaływania na środowisko.

Państwowe Gospodarstwo Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu pismem z dnia 17.01.2024 r. ( data wpływu do Urzędu) znak: WR.ZZŚ.4901.11.2024.AN wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1932W Walentynów-

Pawłowice w km 5+570 do km 8+000”, nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednakże wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, które zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji.

W dniu 02.02.2024 r. do organu wpłynęło postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych w Radomiu z dnia 2 lutego 2024 r. znak: WOOŚ-I-4220.47.2024.JC o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednakże wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, które zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach strony nie wniosły żadnych zastrzeżeń, uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocena oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.), uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko, zawiera informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust.1 ustawy:

#### **1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:**

Nazwa przedsięwzięcia: *„Przebudowa drogi powiatowej nr 1932W Walentynów- Pawłowice w km 5+570 do km 8+000”*. Projektowane przedsięwzięcie usytuowane jest w obrębie pasa drogi powiatowej w większości na terenie gm. Solec nad Wisłą, na działkach których władającym jest Powiatowy Zarząd Dróg w Lipsku, województwo: mazowieckie, powiat: lipski.

- zdolność produkcyjna, podstawowe parametry techniczne tj. wymiary, średnice, moc, wydajność itp.
  - przebudowywana droga o szerokości jezdni 5,5m;
  - przebudowywane (umocnienie) pobocza obustronne o szerokości 1m;
  - konserwacja istniejących rowów przydrożnych;
  - regulacja wysokościowa istniejących zjazdów z kostki brukowej

- dane dotyczące działek na których realizowane będzie przedsięwzięcie  
**gmina Solec nad Wisłą:** 194: obręb 0013 Pawłowice,  
2085: obręb 0020 Zemborzyn I,  
439: obręb 0021 Zemborzyn II

#### **➤ Zakres robót:**

- wykonanie opornika z kruszywa naturalnego 0/31,5mm o grubości 30cm oraz szerokości 0,4m obustronnie w ramach poszerzenia istniejącej jezdni,
- wykonanie podbudowy zasadniczej metodą głębokiego recyklingu z MCE gr.18cm,
- wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na odcinku objętym opracowaniem poprzez wykonanie w-wy ściernalnej z AC o gr. 4cm o szerokości 5,5m oraz w-wy wiążącej z AC o gr. 5cm o szerokości 5,6m,

- wykonanie zjazdów na drogi publiczne z kruszywa łamanego,
- regulacja wysokościowa istniejących zjazdów z kostki brukowej do posesji,
- wykonanie frezowania nawierzchni bitumicznej o średniej grubości 4cm,
- wykonanie po obu stronach drogi powiatowej poboczy ulepszonych materiałem kamiennym szer. 1,0m,
- oczyszczenie istniejących rowów z namułu z profilowaniem dna i skarp rowu

➤ **Stan istniejący**

- klasa drogi Z,
- kategorii ruchu KR1/2,
- szerokość jezdni: zmienna 5,0m– liczne wyboje i ubytki, spękania siatkowej, podłużne, poprzeczne,
- szerokość pobocza: 0,7- 1,2m (gruntowe) –zaniżone bądź zawyżone względem istniejącej nawierzchni,
- rowy przydrożne trapezowe lokalnie usytuowane przy drodze powiatowej,
- przekrój nawierzchni jezdni – szlakowy, jednojezdniowy, dwupasowy,
- brak oznakowania poziomego, istniejące oznakowanie pionowe.

➤ **Stan projektowany**

- klasa drogi Z,
- kategoria ruchu KR1/2
- długość projektowanego odcinka 2430,00mb,
- szerokość jezdni 5,5m,
- szerokość umocnionego pobocza kruszywem 1,0m,
- przekrój nawierzchni jezdni – szlakowy, jednojezdniowy, dwupasowy,
- zjazdy zwykłe o nawierzchni tłuczniowej,
- zjazdy z kostki brukowej w ramach regulacji wysokościowej istniejącej nawierzchni.

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

Dotychczasowo istniejąca droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości jezdni 5,0 m z poboczami ziemnymi o zmiennej szerokości od 0.7 do 1.2m oraz rowami trawiastymi. Brak przepustu pod istniejącą drogą w powyższym zakresie. W ramach inwestycji planuje się wykonanie poszerzenia istniejącej jezdni do 5,5m wraz z poboczami umocnionymi kruszywem łamanym o powierzchni:

- powierzchnia przebudowywanej jezdni drogi powiatowej 13447,00m<sup>2</sup>
- powierzchnia poboczy oraz zjazdów z kruszywa łamanego 9878,00m<sup>2</sup>
- realizowana inwestycja nie wymaga usunięcia drzew

Przebudowa drogi nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu. Trasę przebiegu drogi do przebudowy przedstawiono na załączonej do wniosku mapie.

### **3) Rodzaj technologii**

Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych. W miejscach kolizji i zbliżeniu do istniejących infrastruktury technicznej, istniejącego uzbrojenia, prace wykonywane będą pod nadzorem użytkowników poszczególnych mediów- uzbrojenia. Realizacja przebudowy odcinka drogi konieczna do wykonania przy zachowaniu możliwości odbywania się ruchu kołowego i pieszego, planowana jest do wykonawstwa odcinkowego wynikających z ustalonych działek roboczych.

Na tych odcinkach ruch pojazdów odbywać się będzie wahadłowo i regulowany znakami i sygnałami ustalonymi dla tych działek roboczych. Poszczególne elementy drogi planowanej inwestycji wykonane będą w następujących technologiach:

#### **Konstrukcja nawierzchni na drodze:**

- w-wa ścieralna z mieszanek mineralno- asfaltowych AC11S gr. 4cm,
- w-wa wiążąca z mieszanek mineralno- asfaltowej AC 16W gr. 5cm,
- podbudowa zasadnicza metodą głębokiego recyklingu z MCE gr.18cm

#### **Konstrukcja nawierzchni na poszerzeniu drogi:**

- w-wa ścieralna z mieszanek mineralno- asfaltowych AC11S gr. 4cm,
- w-wa wiążąca z mieszanek mineralno- asfaltowej AC 16W gr. 5cm,
- podbudowa zasadnicza metodą głębokiego recyklingu z MCE gr.18cm
- opornik z kruszywa naturalnego 0/31,5mm o gr.0,3m i szerokości 0,4m

#### **Konstrukcja poboczy oraz zjazdów:**

- w-wa z kruszywa łamanego 0/31,5mm o gr. 10cm

Istniejąca droga posiada nawierzchnie bitumiczną o szerokości 5,0m, która jest w złym stanie technicznym z licznymi wybojami, spękaniem siatkowymi, podłużnymi oraz ubytkami w warstwie ścieralnej. Pobocza zarośnięte oraz zawyżone względem istniejącej nawierzchni co uniemożliwia odprowadzenie wody i tym samym przyczynia się do degradacji nawierzchni. Rowy przydrożne zamulone oraz porośnięte trawą.

Przebudowa drogi powiatowej obejmuje m.in. wykonanie poszerzenia istniejącej jezdni do szerokości 5,5m w postaci obustronnego opornika z kruszywa łamanego 0/31,5mm (szerokość 2x40cm), wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego (w-wa wiążąca 5cm, w-wa ścieralna 4cm) o szerokości 5,5m na całej długości odcinka tj.2430mb, umocnienie

istniejących poboczy w-wą z kruszywa łamanego (0/31,5) o gr.10cm i szerokości 1,0m, konserwacja istniejących rowów przydrożnych na całej długości odcinka.

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

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Wszystkie zaprojektowane elementy budowy są możliwe do wykonania w oparciu o lokalny rynek materiałowo-sprzętowy. Zakres rzeczowy może zrealizować firma budownictwa drogowego, dysponująca nawet średnim potencjałem wykonawczym. W sytuacji zaakceptowanego przez inwestora projektu budowlanego, alternatywy mogą dotyczyć tylko jakiegoś elementu projektu, lecz nie jego zasadniczego kształtu. Nie przewiduje się wariantowości lokalizacyjnych planowanej inwestycji. Droga po przebudowie będzie przebiegać po tej samej osi i w obrębie istniejącego pasa drogowego. Przedmiotowa droga nie jest objęta transeuropejską siecią drogową.

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

Wszystkie wykorzystywane surowce, materiały, energia potrzebne będą jedynie na czas wykonywania robót budowlanych. Na etapie realizacji przedsięwzięcia ciężko oszacować dokładną ilość wykorzystanej wody. Zużycie wody na cele budowlane nie powoduje emisji ścieków przemysłowych do środowiska (wykorzystana woda będzie wiązać w mieszance lub odparowywać). Przewiduje się iż czas wykonywania prac przebudowy drogi będzie trwał ok. dwa miesiące. Materiały do wbudowania tj. mieszanka mineralno-bitumiczna, kruszywo na wzmocnienie pobocza dowożone będą bezpośrednio z magazynów stacjonarnych producenta (zachowanie optymalnej wilgotności) i wbudowane na bieżąco w nawierzchnię drogi. W okresie eksploatacji drogi, po oddaniu obiektu do użytkowania, nie będzie bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Do realizacji poszczególnych elementów przedsięwzięcia wykorzystywane będą następujące materiały i surowce:

- Beton asfaltowy- $1711,25+1344,70=3055,95\text{Mg}$
- Kruszywo łamane 0/31,5mm-  $2173,16+1259,54=3432,70\text{Mg}$
- Emulsja asfaltowa-  $4082,4\text{kg}+4034,10\text{kg}= 8116,50\text{kg}$

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi: **ok 80 m<sup>3</sup> na cały okres budowy,**

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi: **tylko na czas budowy, dowóz na budowę z kopalni lub wytwórni mas bitumicznych. Surowce muszą posiadać atesty.**

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: **tylko na czas budowy, po zakończeniu inwestycji nie będzie bieżącego, ciągłego wykorzystania paliw.**

Faza eksploatacji przedsięwzięcia charakteryzuje się brakiem ciągłego zużycia surowców, materiałów, paliw. Natomiast może wystąpić okresowe zużycie materiałów związane z eksploatacją ciągu komunikacyjnego. Prace przy remontach elementów drogi (np.

oznakowania poziomego i pionowego, nawierzchni, poboczy, rowów) będą wymagały zapotrzebowania na materiały identyczne jak w fazie budowy, jednakże na wielokrotnie niższym poziomie. Oszacowanie tych ilości nie jest możliwe w czasie, gdyż wynikają przede wszystkim z jakości wykonania drogi.

## 6) Rozwiązania chroniące środowisko

**Przebudowa drogi sprowadza się przede wszystkim do poprawy warunków ruchu i uporządkowania przyległego terenu. Niżej wymienione rozwiązania docelowo nie pogorszą miejscowych warunków środowiskowych.**

Planowane przedsięwzięcie będzie miało minimalny wpływ na jakość środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót i późniejszej eksploatacji.

Emisje w fazie budowy będą miały charakter punktowy, związany m.in. z pracą poszczególnych maszyn i okresowy na czas trwania budowy. Emisje w czasie eksploatacji są związane z charakterem inwestycji – droga w chwili obecnej jest użytkowana. Przewiduje się zmniejszenie emisji w okresie eksploatacji w stosunku do stanu obecnego ze względu na poprawę stanu nawierzchni planowanego odcinka drogi powiatowej.

Do ogólnych działań mających na celu zapobieganie i ograniczenie szkodliwych oddziaływań inwestycji na środowisko należą:

- właściwe zabezpieczenie terenu budowy przed niekorzystnymi zmianami krajobrazu, uszkodzeniami gruntów itp.,
- stosowanie się do wymogów ochrony środowiska przy prowadzeniu tego typu inwestycji,
- zachowanie przepisów BHP w celu ochrony zdrowia i życia ludzi,
- zapobieganie powstawaniu oraz niewłaściwemu postępowaniu z powstałymi odpadami w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych,
- właściwe gromadzenie odpadów stałych i płynnych związanych z prowadzoną budową,
- oszczędne gospodarowanie surowcami i energią konieczną do przeprowadzenia inwestycji,
- zapobieganie zwiększonej emisji hałasu w związku z prowadzeniem prac,
- korzystanie z nowoczesnych maszyn w dobrym stanie technicznym,
- ograniczenie działań do pory dziennej,
- w czasie realizacji inwestycji prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych,
- zabezpieczenie spływu z nawierzchni jezdni,
- odpowiednie zabezpieczenie terenu prac ziemnych,
- odpowiednie zabezpieczenie krzyżujących się instalacji,
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych,
- drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu oddziaływania prowadzonych prac zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi pni poprzez zastosowanie osłon.

Dodatkowo działania mające na celu zmniejszenie szkodliwych oddziaływań na środowisko przedsięwzięcia w fazie budowy tj.:

- stosowanie sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym, z którego nie następują ubytki płynów lub powodującego nadmierną emisję gazów i pyłów oraz hałasu,



- ograniczanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym,
- systematyczna, selektywna zbiórka odpadów z placu budowy, która pozwoli na zabezpieczenie środowiska przed zanieczyszczeniem tymi odpadami,
- czyszczenie tras dojazdu na teren budowy tak aby nie tworzyła się na nich warstwa błota z kół pojazdów opuszczających teren budowy,
- transport materiałów sypkich, mas bitumicznych należy prowadzić pod przykryciem plandeką,
- składowanie materiałów sypkich (np. mas ziemi, kruszywa, piasku itp.) musi być prowadzone w sposób uniemożliwiający rozproszenie składowanego materiału,
- zaplecze budowy należy tymczasowo utwardzić kruszywem na warstwie geowłókniny lub za pomocą płyt betonowych.

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w możliwie jak największej odległości od obszarów gęstej zabudowy, a drogi techniczne zostaną zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

W fazie prowadzenie robót wykonawca gwarantuje zastosowanie wszelkich wymaganych zabezpieczeń chroniących środowisko. Prace budowlane będą wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie BHP.

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

Podczas realizacji przebudowy drogi do środowiska wprowadzana będzie energia w postaci oddziaływania akustycznego. Zakłada się, że przy zachowaniu urządzeń transportowych we właściwym stanie technicznym, izolacja hałasu od eksploatacji tej drogi, na najbliższych terenach chronionych będzie oscylować w granicy poziomu mocy akustycznej 65 dB w dzień (prace będą wykonywane w porze dziennej).

Podczas realizacji planowanej inwestycji nie przewiduje się zorganizowanej emisji zanieczyszczeń do powietrza. W wyniku wykorzystywania sprzętu samochodowego i maszyn roboczych ciężkich podczas budowy, a następnie podczas eksploatacji drogi, do powietrza będą emitowane niezorganizowane emisje zanieczyszczeń, związane ze spalaniem paliw służących do napędu samochodów. Emisja zanieczyszczeń do powietrza ze spalania paliw w samochodach i maszynach roboczych ciężkich używanych w całym okresie realizacji inwestycji, nie powinna przekroczyć wartości dopuszczalnych.

W fazie budowy ścieki bytowe będą gromadzone w bezodpływowych zbiornikach i wywożone z miejsca budowy. Szacowna ilość powstających ścieków bytowo – socjalnych z zaplecza technicznego budowy wynosi 0,10m<sup>3</sup>/tydzień.

#### **Faza budowy**

Na podstawie charakterystycznych cech przedsięwzięcia wyszczególniono niżej istotne rodzaje wprowadzanych do środowiska substancji lub energii w fazie budowy przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, do których należą:

#### ▪ emisja hałasu

Głównym i najpowszechniejszym źródłem hałasu są środki transportu drogowego, którym służy analizowane przedsięwzięcie. W fazie budowy uciążliwość hałasu będzie odczuwalna zwłaszcza w strefie, która znajduje się bezpośrednio przy przebudowywanej drodze. Źródłem hałasu i drgań jest sprzęt m.in. samochody ciężarowe, maszyny drogowe, wykorzystywane w czasie realizacji inwestycji. Prace będą prowadzone tylko w porze dziennej (od godz. 6.00 do godziny 22.00). W rejonie bezpośrednio przeprowadzanej budowy mogą wystąpić krótkotrwałe nasilenia hałasu związane z pracą maszyn drogowych.

Emitowany hałas podczas budowy można zminimalizować poprzez zastosowanie elementów amortyzujących (m.in. elastyczne podkładki), obudowę urządzenia czy maszyny w całości lub jej części osłonami akustycznymi, jak również poprzez zastosowanie wysokiej jakości tłumików w silnikach spalinowych. Ponadto zakłada się stosowanie sprzętu sprawnego pod względem technicznym, dopuszczonego do ruchu i użytkowania. Oddziaływanie to będzie mieć charakter okresowy i krótkotrwały do czasu zakończenia prac budowlanych.

W czasie budowy znaczącymi źródłami hałasu będą:

- różnego rodzaju maszyny budowlane tj. koparki, spycharki, zrywarki, równiarki, walce, ciągniki, samochody wywrotka, skrapiaarka, maszyna do stabilizacji gruntu, czyszczarka, rozkładarka mas bitumicznych. W czasie realizacji inwestycji rodzaje wykorzystywanych maszyn będą się zmieniały w zależności od wykonywanych elementów przedsięwzięcia. Na wstępie zostaną wykorzystane maszyny do realizacji prac przygotowawczych, ziemnych (koparki, spycharki, frezarka asfaltu).

- środki transportu – różnego rodzaju pojazdy ciężarowe dostarczające na teren budowy maszyny budowlane, surowce i materiały do budowy kolejnych elementów przedsięwzięcia.

W sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi powiatowej znajduje się w przewidzianej zabudowa o charakterze zabudowy zagrodowej – budynki mieszkalne z zabudowaniami gospodarczymi, mieszkalnymi.

- unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego,

- stosowanie wyłącznie do prac budowlanych maszyn i urządzeń w dobrym stanie technicznym,

- ograniczanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym.

Uciążliwości związane z emisją hałasu będą ograniczone w czasie, chwilowe i nieciągłe oraz występujące wyłącznie w porze dnia. Nie stwarzają przeszkód w realizacji przedsięwzięcia z uwagi na emisję hałasu w fazie budowy.

#### ▪ emisja zanieczyszczeń do powietrza

Oddziaływanie inwestycji na stan czystości powietrza podczas prac inwestycyjnych będzie związane z poruszaniem się pojazdów mechanicznych (głównie samochodów ciężarowych i maszyn drogowych) wykorzystywanych podczas prac budowlanych. Wystąpi zatem emisja zanieczyszczeń do powietrza w związku ze spalaniem paliw oraz zwiększenie zapylenia. Należy przyjąć, że wykorzystywane pojazdy będą dopuszczone do ruchu, a zatem będą spełniać wymagania w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w wydalanych. Oddziaływanie to będzie mieć charakter okresowy i będzie dotyczyć tylko i wyłącznie etapu realizacji inwestycji (do czasu zakończenia prac budowlanych). Nie przewiduje się ponadnormatywnego wykorzystania maszyn i urządzeń emitujących

spaliny. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania sprzętu i środków transportu na środowisko należy zadbać o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. Sprzęt wykorzystywany do robót powinien spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi, podane w przedmiotowych normach i rozporządzeniu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone oraz eksploatowane na najwyższych obrotach, gdyż powoduje to zwiększenie emisji spalin. Na etapie realizacji zadania prace będą wykonywane w istniejącym pasie drogowym – spowoduje to okresowe utrudnienia w ruchu, które mogą powodować okresowy wzrost zanieczyszczenie powietrza (m.in. wzrost stężenia SO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) w związku z zaplanowanymi objazdami. Inwestor powinien zadbać o właściwe zabezpieczenie oznakowanie dróg w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie niedogodności związane z budową.

Przebudowa drogi powiatowej sama w sobie nie niesie istotnych zagrożeń dla środowiska. W fazie realizacji inwestycji wystąpią oczywiste źródła zanieczyszczeń powietrza, którymi będą:

- różnego rodzaju maszyny budowlane- powodujące emisję spalin,
  - środki transportu – różnego rodzaju pojazdy ciężarowe dostarczające na teren budowy maszyny budowlane, surowce i materiały do budowy kolejnych elementów przedsięwzięcia,
  - gorąca masa bitumiczna- powodująca emisję par ciężkich węglowodorów,
- W/w maszyny i pojazdy posiadały będą różnego rodzaju silniki wysokoprężne o różnej mocy.

Wylimitowanie całkowite emisji zanieczyszczeń w procesie przebudowy przedsięwzięcia jest niemożliwe do osiągnięcia. Można jedynie zalecić na etapie wykonywania prac budowlanych następujące środki techniczno-organizacyjne:

- unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego,
- stosowanie maszyn i urządzeń w dobrym stanie technicznym,
- ograniczanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym,
- utrzymanie w czystości dróg dojazdowych do placu budowy.

Należy podkreślić, że oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie przebudowy na środowisko jest krótkotrwałe, tymczasowe i ustaje całkowicie w momencie zakończenia jego budowy.

#### ▪ emisja ścieków

Wszelkie potrzeby sanitarne ekip prowadzących budowę przedsięwzięcia zabezpieczone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych (bezodpływowych sanitariatach). Powstające ścieki sanitarne będą okresowo wywożone do oczyszczalni ścieków przez podmiot zajmujący się obsługą tych urządzeń. Woda na placu budowy zużywana będzie przede wszystkim do zraszania m.in. warstw podbudowy MCE, opornika na poszerzeniu jezdni z kruszywa łamanego, przy frezowaniu nawierzchni bitumicznej. Jednakże jej użycie nie będzie powodowało emisji ścieków przemysłowych do środowiska.

Realizacja każdego przedsięwzięcia wymagającego użycia mechanicznego sprzętu budowlanego oraz generującego odpady budowlane stanowi potencjalne źródło zanieczyszczenia wód podziemnych czy wód powierzchniowych. Zagrożeniem dla wód podziemnych może być zaistniała awaria sprzętu w wyniku, której do gruntu przedostaną się np. olej, paliwo, płyn hydrauliczny. Z uwagi na ilość płynów, jakie znajdują się w maszynach budowlanych nie może mieć miejsca taka awaria, która mogłaby w sposób znaczący zagrozić środowisku gruntowemu czy wodom podziemnym i powierzchniowym.

## **Faza eksploatacji**

### **▪ Emisja wód opadowych i roztopowych**

Wody opadowe i roztopowe spływające z powierzchni drogi objętej przedsięwzięciem będą spływały na pobocza i dalej do rowów przydrożnych, którymi będą transportowane do cieków powierzchniowych.

Opad o prawdopodobieństwie wystąpienia 1 raz na 2 lata, wywoła spływ wód opadowych z całego rozpatrywanego odcinka drogi powiatowej w ilości 155,18dm<sup>3</sup>/s. Maksymalny roczny odpływ z omawianego terenu wynosi 5107,2 m<sup>3</sup>/rok.

Wody opadowe (roztopowe) zawierają różnego rodzaju zanieczyszczenia fizykochemiczne. Opady atmosferyczne zanieczyszczają się już w przyziemnych warstwach atmosfery wychytując z powietrza różne pyły, cząsteczki niespalonego paliwa, różne substancje ciekłe i gazowe usuwane do atmosfery przez zakłady przemysłowe, urządzenia grzewcze oraz środki transportowe. Większa część tych zanieczyszczeń dostaje się do wód opadowo-roztopowych w czasie ich spływu z powierzchni terenu.

Dotychczasowy sposób gospodarowania wodami proponowany w inwestycji nie będzie powodował negatywnego oddziaływania na środowisko wód powierzchniowych czy podziemnych.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie nie będzie powodowało negatywnych oddziaływań na środowisko wód powierzchniowych. Wody opadowe i roztopowe nie są zanieczyszczone w stopniu mogąącym wpłynąć w negatywny sposób na stan i skład wód powierzchniowych w obrębie inwestycji.

### **▪ Emisja zanieczyszczeń do powietrza**

Ponieważ na wielkość emisji tego rodzaju zanieczyszczeń wpływ ma nie tylko stan techniczny drogi, ale i stan techniczny pojazdów, rodzaj paliwa itp. – parametry emisji są trudne do oszacowania. W związku z poprawą stanu technicznego odcinka drogi powiatowej (nowa nawierzchnia bitumiczna) poprawi się płynność jazdy, w związku z czym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

### **8) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.**

Teren inwestycji znajduje się na obszarze chronionego krajobrazu „Solec nad Wisłą”. W granicach obszaru znajduje się rezerwat stepowy „Sadkowiec”.

Przebudowa drogi realizowana będzie poza obszarem chronionym Europejskiej Sieci Ekologicznej „Natura 2000”

Na terenie objętym realizacją zadania nie występują pomniki przyrody, parki narodowe, stanowiska dokumentacyjne:

Projektowane przedsięwzięcie w żadnym stopniu nie spowoduje zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

### **9) Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi transeuropejskiej sieci drogowej**

planowana inwestycja wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu na drodze oraz poprawi komfortu jazdy. Inwestycja nie ma dostępu do sieci dróg transeuropejskich.

**10) informacja o przedsięwzięciach realizowanych i zrealizowanych, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,**

**- na terenie planowanej inwestycji nie przewiduje się realizacji dodatkowych przedsięwzięć tym samym nie zachodzi konieczność kumulowania się oddziaływań na środowisko.**

**11) Informacja o ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.**

Rodzaj zaplanowanych prac, jak i całość przedsięwzięcia nie przewiduje sytuacji, w ramach których może dojść do poważnej awarii przemysłowej. Nie mniej jednak ze względu na stosowanie w trakcie prac sprzętu mechanicznego napędzanego paliwem zawierającym komponenty ropopochodne, należy szczególną uwagę zwrócić na zabezpieczenie sprzętu przed ewentualnym wystąpieniem niekontrolowanych wycieków paliwa. W celu przeciwdziałania tego typu zdarzeniom należy wykorzystywać do prac w pełni sprawny sprzęt mechaniczny, przeprowadzać kontrole ich stanu oraz w obrębie przedsięwzięcia zabezpieczyć materiały i środki do likwidacji ewentualnego wycieku paliwa.

**12) Informacja o przewidywanych ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko.**

Roboty przewidziane do wykonania generują odpady, które muszą zostać usunięte, posegregowane i właściwie dla określonych grup i rodzajów składowane, zagospodarowane lub utylizowane. Wszelkie odpady powstałe podczas przebudowy drogi zostaną uprzątnięte przez Wykonawcę robót.

W fazie realizacji inwestycji mogą powstać różnego rodzaju odpady:

**- odpady z grupy 17 05 04 gleba ziemia-** odpadem tym będzie gleba oraz ziemia z wykopu pod poszerzenia jezdni ,nadająca się do wykorzystania na miejscu budowy przy niwelacji terenu i jego porządkowaniu. Szacowana ilość ziemi z wkopu wynosi 572,52 m<sup>3</sup>.

**- odpad z grupy 17 03 02 mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01-** odpad (destruk) powstający przy rozbiórce istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej. Szacowana ilość odpadów tego rodzaju wynosi 1223,2Mg na okres budowy. Destrukt - materiał powstały w wyniku frezowania warstwy lub warstw nawierzchni drogowej w temperaturze otoczenia, rozkruszony do postaci okruchów związanych lepiszczem bitumicznym lub spoiwem cementowym. Destrukt z miejsca rozbiórki zostanie przetransportowany w obszarze budowy a następnie wbudowany w ramach recyklingu głęboki na miejscu - proces technologiczny polegający na użyciu destruktu po ewentualnym doziarnieniu go kruszywem, dodaniu cementu i emulsji asfaltowej lub cementu bądź emulsji asfaltowej, wymieszaniu go przy zachowaniu optymalnej wilgotności i z tak uzyskanej mieszanki wykonanie warstwy podbudowy w jednym ciągu technologicznym samobieżną maszyną frezującą, mieszającą i układającą.

Wykonawca jako podmiot świadczący usługę w zakresie przebudowy przedsięwzięcia jest zobowiązany do właściwego (zgodnego z przepisami ustawy o odpadach) gospodarowania wytwarzanymi odpadami.

Faza realizacji przedsięwzięcia skutkuje emisją odpadów innych niż niebezpieczne. Nie stwierdza się zagrożenia środowiska poprzez emisję odpadów w fazie realizacji przedsięwzięcia, gdyż rodzaje i ilości powstałych odpadów nie stwarzają większego problemu z ich unieszkodliwieniem bądź wykorzystaniem.

Warunkiem braku oddziaływania powstających odpadów jest właściwy sposób postępowania z nimi, zależny od rodzaju, ilości i miejsca powstania odpadu, a przede wszystkim staranna zbiórka odpadów w miejscu ich powstawania oraz właściwe magazynowanie do czasu przekazania ich innemu posiadaczowi odpadów.

W fazie eksploatacji drogi, jednym ze sposobów ochrony środowiska będzie utrzymanie jej w należytym stanie technicznym gwarantującym bezpieczeństwo wszystkich użytkowników poruszających się po niej. Czyli będą to prace związane z zimowym utrzymaniem drogi, naprawy nawierzchni bitumicznej, uzupełnianie oznakowania poziomego i pionowego, utrzymanie urządzeń odwodnienia drogi tj. rowy przydrożne. W trakcie tych prac będą powstawały następujące odpady z grupy nr 20, rodzaju 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów. Odpady te będą pochodziły przede wszystkim z porządkowania poboczy drogi zanieczyszczonych zimowymi środkami utrzymania drogi, które są wykonywane w okresie wczesno wiosennym. Ilość odpadów tego rodzaju jest uzależniona od warunków eksploatacji drogi, lecz nie powinna przekroczyć 0,3 Mg/rok na analizowanym odcinku drogi. Dodatkowo mogą powstać odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych należące do grupy odpadów 16 81 02- odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych- inne niż wymienione w 16 81 01= ok. 0,5Mg/ rok.

Powstające odpady w wyniku funkcjonowania analizowanej drogi powiatowej nie stwarzają zagrożenia dla środowiska ze względu na ich rodzaj i ilość oraz proponowaną gospodarkę nimi. Właściwy sposób ich usuwania, magazynowania i unieszkodliwiania gwarantował będzie brak negatywnego oddziaływania na środowisko w każdym z jego komponentów. Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

### **13) informacja o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.**

Nie planuje się przeprowadzenia prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Elementem mogącym nieznacznie wpływać na środowisko jest frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej w wyniku wykonywania tego zabiegu może dojść do podwyższonej emisji pyłów które przy sprawnym sprzęcie (zraszacze, spryskiwacze) łatwo jest wyeliminować w celu wykonania podbudowy zasadniczej metodą głębokiego recyklingu z MCE o gr.18cm oraz korytowanie pod konstrukcję poszerzającą szerokość jezdni.

## Pouczenie

Z uwagi na to, że liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego ( Dz.U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.) w związku z art. 74 ust.3 ustawy z dnia 3 października o udostępnieniu informacji o środowiskach i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz.U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) o wydaniu niniejszej decyzji strony zostaną zawiadomione poprzez obwieszczenie w siedzibie organu wydającego decyzję, w sołectwie Pawłowice , oraz na stronie internetowej BIP Miasta i Gminy Solec nad Wisłą. Obwieszczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Radomiu, za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Solec nad Wisłą w terminie 14 dni od jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe cofnięcie złożonego oświadczenia po skutecznym zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.



**BURMISTRZ**

*Marek Szymczyk*

Załącznik;

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Powiat Lipski Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych, ul. Spacerowa 24, 27-300 Lipsko
3. Strony postępowania przez publiczne obwieszczenie w trybie art.49 K.p.a.
4. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych w Radomiu ul. 25-go Czerwca 68, 26-600 Radom.
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Radomiu ul. Parkowa 2A, 26-600 Radom;
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lipsku ul. Hłżecka 6, 27-300 Lipsko.

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1932W relacji Walentynów – Pawłowice na odcinku drogi w km 5+570 do km 8+000.

Inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości : Pawłowice działka nr ewid.194, Zemorzyn I działka nr ewid. 2085 oraz Zemborzyn II działka nr ewid.439, w gminie Solec nad Wisłą, powiat lipski, województwo mazowieckie .

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5,0m, jest w złym stanie technicznym, z licznymi wybojami, spękaniami oraz ubytkami w warstwie ścieralnej. Pobocza zarosnięte , zawężone, względem istniejącej nawierzchni co umożliwia odprowadzanie wody i tym samym przyczynia się do degradacji nawierzchni.

W zakresie inwestycji zostaną wykonane następujące roboty związane z przebudową drogi powiatowej nr 1931W: przebudowa drogi do o szerokości jezdni 5,5 m w postaci obustronnego opornika z kruszywa łamanego 0/31,5 mm ( szerokość 2x40 cm), wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego ( warstwa wiążąca 5 cm, warstwa ścieralna 4 cm ) o szerokości 5,5 m na całej długości przebudowanego odcinka, umocnienie istniejących poboczy warstwa z kruszywa łamanego ( 0/31,5) o grubości 10 cm i szerokości 1,0 m, konserwację istniejących przydrożnych rowów na całej długości przebudowanego odcinka.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Wszystkie zaprojektowane elementy budowy są możliwe do wykonania w oparciu o lokalny rynek materiałowo-sprzętowy. Zakres rzeczowy może zrealizować firma budownictwa drogowego, dysponująca nawet średnim potencjałem wykonawczym. W sytuacji zaakceptowanego przez inwestora projektu budowlanego, alternatywy mogą dotyczyć tylko jakiegoś elementu projektu, lecz nie jego zasadniczego kształtu. Nie przewiduje się wariantowości lokalizacyjnych planowanej inwestycji. Droga po przebudowie będzie przebiegać po tej samej osi i w obrębie istniejącego pasa drogowego. Przedmiotowa droga nie jest objęta transeuropejską siecią drogową.

Wszystkie wykorzystywane surowce, materiały, energia potrzebne będą jedynie na czas wykonywania robót budowlanych. Przewiduje się iż czas wykonywania prac przebudowy drogi będzie trwał ok. dwa miesiące. Materiały do wybudowania tj. mieszanka mineralno - bitumiczna, kruszywo na wzmocnienie pobocza dowożone będą bezpośrednio z magazynów stacjonarnych producenta (zachowanie optymalnej wilgotności) i wbudowane na bieżąco w nawierzchnię drogi.

Do realizacji poszczególnych elementów przedsięwzięcia wykorzystywane będą następujące materiały i surowce:

- Beton asfaltowy- $1711,25+1344,70=3055,95\text{Mg}$
- Kruszywo łamane 0/31,5mm-  $2173,16+1259,54=3432,70\text{Mg}$
- Emulsja asfaltowa-  $4082,4\text{kg}+4034,10\text{kg}= 8116,50\text{kg}$

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w możliwie jak największej odległości od obszarów gęstej zabudowy, a drogi techniczne zostaną zorganizowane w sposób



zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

W fazie prowadzenia robót wykonawca gwarantuje zastosowanie wszelkich wymaganych zabezpieczeń chroniących środowisko. Prace budowlane będą wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie BHP.

Sprzęt wykorzystywany do robót powinien spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi, podane w przedmiotowych normach i rozporządzeniu. Na etapie realizacji zadania prace będą wykonywane w istniejącym pasie drogowym – spowoduje to okresowe utrudnienia w ruchu, które mogą powodować okresowy wzrost zanieczyszczenia powietrza (m.in. wzrost stężenia SO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) w związku z zaplanowanymi objazdami. Inwestor powinien zadbać o właściwe zabezpieczenie znakowanie dróg w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie niedogodności związane z budową

BURMISTRZ

*Marek Szymczyk*

