



CERTIGOS

CERTIGOS Mateusz Kałuża
ul. Brzezińska 8a; 44-203 Rybnik
tel. 600 338 854
www.certigos.pl biuro@certigos.pl

NAZWA I ADRES
ZAMAWIAJĄCEGO

**Powiat Głubczycki z siedzibą w Głubczycach,
ul. Kochanowskiego 15**

STADIUM

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘZWIECIA

BRANŻA

OCHRONA ŚRODOWISKA

OBIEKT/TEMAT

**Przebudowa drogi powiatowej nr 1201O na
odcinku Głubczyce Bogdanowice (km 0+000
do km 4+440)**

WSPÓNY
SŁOWNIK
ZAMÓWIEŃ (CPV)

45100000-8 Przygotowanie terenu pod budowę
45233120-6 Roboty w zakresie budowy dróg
45233140-2 Roboty drogowe
45233222-1 Roboty budowlane w zakresie układania chodników i asfaltowania
45233220-7 Roboty w zakresie nawierzchni dróg
45233161-5 Roboty budowlane w zakresie ścieżek pieszych
45233262-3 Roboty budowlane w zakresie stref ruchu pieszego
45232410-9 Roboty w zakresie kanalizacji ściekowej

KATEGORIA
OBIEKTU
BUDOWLANEGO

Kategoria obiektu budowlanego : Kategoria IV
Kategoria sieci infrastruktury technicznej: Kategoria XXVI

ADRES
INWESTYCJI

Województwo: Opolskie
Powiat: Głubczycki
Gmina: Głubczyce

JEDNOSTKA
PROJEKTOWA

CERTIGOS Mateusz Kałuża
44-203 Rybnik, ul. Brzezińska 8a

OPRACOWAŁ

mgr inż. Mateusz Kałuża

DATA

RYBNIK, Czerwiec 2017

Spis treści

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:	3
2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną:	8
3. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia) :	8
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 :	12
5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:	12
6. Rozwiązania chroniące środowisko:	13
7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:	18
8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:	19
9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia : 20	
10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:	21
11. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące 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 oddziaływaniu mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem :	21
12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej:	21
13. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko:	22
14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko: ..	23
15. Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu?	24
16. Czy Wnioskodawca ubiega się o dofinansowanie planowanej inwestycji ze środków Unii Europejskiej?	24

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

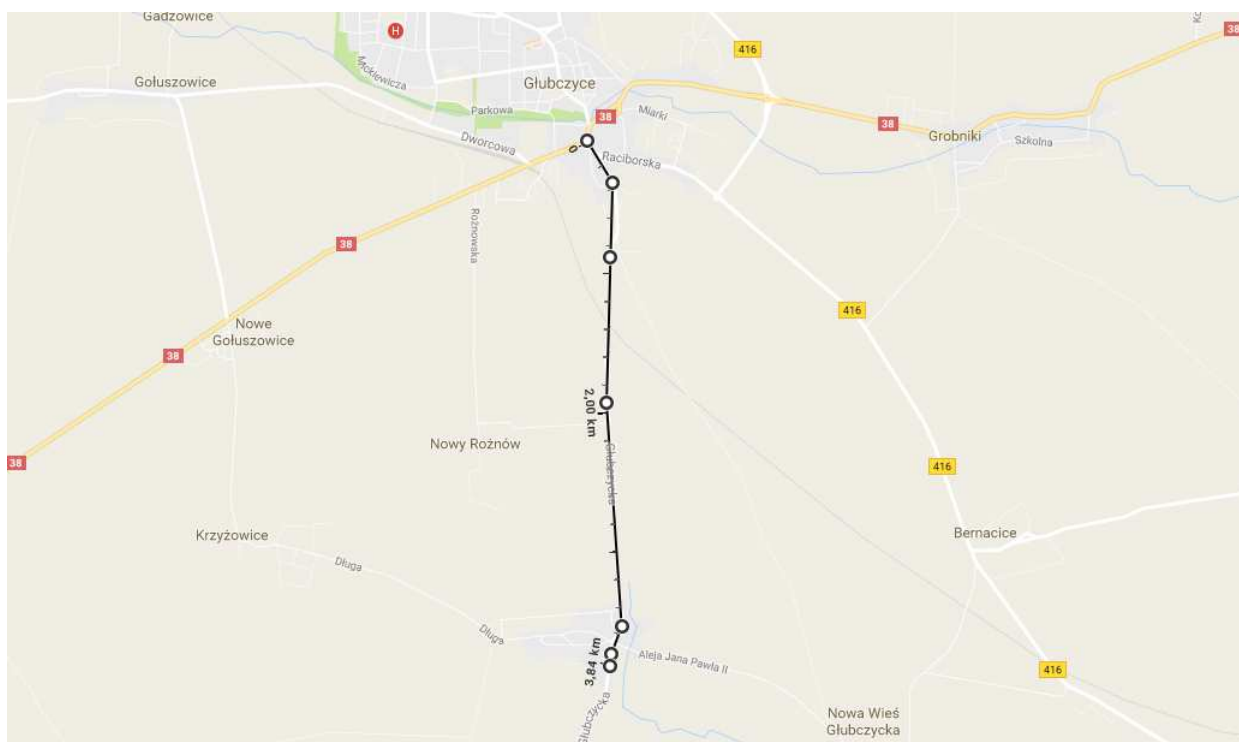
Rodzaj przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest „Przebudowa drogi powiatowej nr 1201O na odcinku Głubczyce – Bogdanowice (km 0+000 do km 4+400)” – które będzie realizowane na podstawie **zgłoszenia robót budowlanych** niewymagających pozwolenia na budowę.

Sumaryczna długość drogi objętej opracowaniem wynosi ok. 4,4 km.

Droga objęta opracowaniem na odcinku od km 0+000,00 do parkingu przy budynku PKS Głubczyce tj. km 0+217,53 posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 8,0 m, natomiast na pozostałej części 6,0 m.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa opolskiego, w powiecie głubczyckim na terenie gminy Głubczyce.



Zgodnie zobowiązującym obecnie prawem, to jest zgodnie z art. 59 ust.1, pkt2. *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. nr 199, poz.1227, z późn. zm.)*, oraz zgodnie z aktem wykonawczym do tej ustawy, t.j.z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz.1397 ze zm.)*

analizowana inwestycja zaliczana jest do grupy – „*Drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6, ust. 1 pkt. 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (§ 3 ust.1 pkt 60)*”. Tak więc zgodnie z art. 59 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” analizowana inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku (...), z uwagi na fakt, że **projektowana inwestycja nie przebiega przez tereny zamknięte**, a całość terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach administracyjnych gminy Głubczyce, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest **Burmistrz Głubczyc**.

Skala przedsięwzięcia

Teren objęty zakresem opracowania zlokalizowany jest w miejscowości Głubczyce oraz Bogdanowice przy ul Kołłątaja w mieście Głubczyce a następnie po za granicami miasta Głubczyckiej. Ulica Kołłątaja jak i Głubczycka stanowią obecnie dojazd do budynków mieszkalnych jednorodzinnych, gospodarstw rolnych i budynków użyteczności publicznej. Ponadto stanowi przejazd do miejscowości Bogdanowice a następnie do miejscowości Włodzienin. Droga podlegająca przebudowie ma charakter drogi powiatowej o numerze 1201O. Zgodnie z zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego posiada ona klasę techniczną „Z”, a obciążenie ruchem odpowiada kategorii ruchu KR5.

W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się przebudowę drogi powiatowej na odcinku od km 0+000,00 do km 4+484,26 oraz przebudowę skrzyżowania w miejscowości Bogdanowice wraz z przebudową zatok autobusowych tj. km od 3+480,00 do 3+560,00.

Przebudowa odcinka drogi powiatowej 1201O na odcinku 0+000,00 do 0+366,60

Przebudowa drogi na odcinku od km 0+000,00 do km 0+366,60 polega na zaprojektowaniu właściwych parametrów, wykonaniu regularnej niwelety oraz krawędzi drogi oraz remoncie chodnika, co ma zagwarantować odpowiednie odwodnienie pasa drogowego oraz bezpieczeństwo ruchu pieszego na tym odcinku drogi. W ramach przebudowy powyższego odcinka drogi powiatowej zgodnie z wytycznymi Powiatu Głubczyckiego przewiduje się następujące czynności:

- Wymianę nawierzchni jezdni na odcinku 366,60 m,
- odtworzenie chodnika po obu stronach przedmiotowej drogi wraz z wyprofilowaniem krawędzi jezdni,
- dołożenie 16 wpustów ulicznych do istniejącej kanalizacji deszczowej,
- odtworzenie nawierzchni na istniejącym parkingu od km 0+271,53 do km 0+308,68

- wyprofilowanie poboczy oraz uporządkowanie poboczy do granicy pasa drogowego
- odtworzenie zjazdów indywidualnych i publicznych

Konstrukcję nawierzchni jezdni zaprojektowano zgodnie z wytycznymi Powiatu głubczyckiego, uwzględniając rozpoznane warunki gruntowo-wodne podłoża oraz warunek mrozoodporności, na kategorię KR5 i obciążenie 115 kN.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni na km od 0+000,00 do 0+366,60:

- warstwa ścieralna SMA o grubości 4 cm - AC 11S,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości 8 cm - AC 16W,
- istniejąca podbudowa

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni chodników przewidzianych do wykonania przy przebudowie włączenia do drogi wojewódzkiej:

- kostka brukowa betonowa o grubości 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 o grubości 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm o grubości 20 cm,

Na przejściach dla pieszych zaprojektowano dodatkowo jeden rząd kostki integracyjnej szerokości 20 cm.

W ramach przebudowy drogi wymianie ulegną również istniejące krawężniki betonowe na nowe krawężniki betonowe. W miejscach występowania chodnika w/w krawężniki projektuje się o wymiarach 15x30 cm natomiast w miejscu występowania zjazdów jako najazdowe o wymiarach 20x25 cm z wyokrągleniem o promieniu R3 lub skosem 1x1 (3 cm) od strony nawierzchni jezdni.

Przebudowa odcinka drogi powiatowej 1201O na odcinku 0+366,60 do 4+400,00

Przebudowa drogi na odcinku od km 0+360,60 do km 3+251,35 polega na zaprojektowaniu właściwych parametrów, wykonaniu regularnej niwelety oraz krawędzi drogi co ma zagwarantować odpowiednie odwodnienie pasa drogowego. W ramach przebudowy powyższego odcinka drogi powiatowej zgodnie z wytycznymi Powiatu Głubczyckiego przewiduje się następujące czynności:

- Wymianę nawierzchni jezdni na odcinku 2884,75 m,
- wyprofilowaniem krawędzi jezdni,
- wyprofilowanie poboczy oraz uporządkowanie poboczy do granicy pasa drogowego
- odtworzenie zjazdów indywidualnych i do pól rolnych

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano zgodnie z wytycznymi Powiatu głubczyckiego, uwzględniając rozpoznane warunki gruntowo-wodne podłoża oraz warunek mrozoodporności, na kategorię KR5 i obciążenie 115 kN.

Roboty związane z usunięciem nawierzchni, należy rozpocząć nacinając nawierzchnię jezdni. Frezowanie wykonać schodkowo z rozdziałem na warstwę ścieralną, warstwę wiążącą.

Należy pamiętać, że przed przystąpieniem do wykonywania warstw nawierzchni drogi, należy uzyskać akceptację, Powiatu głubczyckiego, recept mieszanek mineralno-asfaltowych oraz kruszywa dla podbudowy i materiałów użytych dla zadania.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni na km od 0+000,00 do 0+366,60:

- warstwa ścieralna SMA o grubości 4 cm - AC 11S,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości 8 cm - AC 16W,
- istniejąca podbudowa

Przebudowa kanalizacji

Część 1

W ramach przebudowy drogi powiatowej 1201O przewidziano przebudowę 12 wpustów deszczowych oraz budowę 1 studni betonowej w miejscowości Głubczyce na odcinku od 0+000,00 do km 0+309,50. Zaprojektowano łącznie 1 studnię betonową, włączając, o średnicy wewnętrznej 1200 mm, wykonany z element prefabrykowany, zgodny z normą PN-B-10729 i PN-EN 1917. Element studni powinien być wykonany z betonu wibroprasowanego B45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F- 150. Wszystkie elementy studni łączone są przy użyciu uszczeltek. Studnię należy zwieńczyć włazem kanałowymi o średnicy 600 mm klasy D400. Zwieńczenie studni powinno być zgodne z PN-EN-124. Do regulacji precyzyjnej poziomu osadzenia włazu należy stosować pierścienie wyrównujące o wysokości 60, 80 lub 100 mm. Łączenie pierścieni należy wykonać przy użyciu zaprawy cementowej. Wokół studni należy wykonać obsypkę piaskową z piasku średniego. Przed opuszczeniem do wykopu elementy studni należy zabezpieczyć od zewnątrz przed agresywną wodą gruntową przez pomalowanie abizolem R i dwukrotne pomalowanie abizolem P. Zaprojektowano 12 wpustów betonowych o średnicy wewnętrznej 500 mm, wykonane z elementów prefabrykowanych, zgodnych z normą PN-B-10729 i PN-EN 1917. Elementy wpustów powinny być wykonane z betonu wibroprasowanego B45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F- 150. Wpusty projektuje się jako jezdniowe o wymiarach 60x40 cm z żeliwem klasy D400.

Przykanaliki z rur PVC lite SN8 o średnicy 160 mm oraz kolektor główny z rur PVC lite SN8 o średnicy 400 mm należy układać na podbudowie z piasku gruboziarnistego zapewniając minimalną warstwę 15 cm od spodu rury i 15 cm od wierzchu rury. Zасыпkę wykonywać warstwami 20-30 cm dobrze zagęszczając mechanicznie od warstwy 30 cm nad wierzchem rury.

Część 2

W ramach przebudowy drogi powiatowej 1201O przewidziano przebudowę 16 wpustów deszczowych oraz budowę odcinka kanalizacji deszczowej od S1 do S12 o długości łącznej 314,88 m w miejscowości Bogdanowice na odcinku od 3+238,90 do km 3+543,46. Zaprojektowano łącznie 12 studni betonowych, włączając, o średnicy wewnętrznej 1200 mm, wykonane z elementów prefabrykowanych, zgodnych z normą PN-B-10729 i PN-EN 1917. Elementy studni powinny być wykonane z betonu wibroprasowanego B45,

wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F- 150. Wszystkie elementy studni łączone są przy użyciu uszczelek. Studnie należy zwieńczyć włazami kanałowymi o średnicy 600 mm klasy D400. Zwieńczenia studni powinny być zgodne z PN-EN-124. Do regulacji precyzyjnej poziomu osadzenia włazu należy stosować pierścienie wyrównujące o wysokości 60, 80 lub 100 mm. Łączenie pierścieni należy wykonać przy użyciu zaprawy cementowej. Wokół studni należy wykonać obsypkę piaskową z piasku średniego. Przed opuszczeniem do wykopu elementy studni należy zabezpieczyć od zewnątrz przed agresywną wodą gruntową przez pomalowanie abizolem R i dwukrotne pomalowanie abizolem P. Zaprojektowano 16 wpustów betonowych o średnicy wewnętrznej 500 mm, wykonane z elementów prefabrykowanych, zgodnych z normą PN-B-10729 i PN-EN 1917. Elementy wpustów powinny być wykonane z betonu wibroprasowanego B45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F- 150. Wpusty projektuje się jako jezdniowe o wymiarach 60x40 cm z żeliwem klasy D400.

Przykanaliki z rur PVC lite SN8 o średnicy 160 mm oraz kolektor główny z rur PVC lite SN8 o średnicy 400 mm należy układać na podbudowie z piasku gruboziarnistego zapewniając minimalną warstwę 15 cm od spodu rury i 15 cm od wierzchu rury. Zасыпkę wykonywać warstwami 20-30 cm dobrze zagęszczając mechanicznie od warstwy 30 cm nad wierzchem rury.

dane dotyczące działek:

Numer działki	Podmiot	Obręb ewid.	Powierzchnia działki [m2]
658/5	Powiat Głubczycki	GŁUBCZYCE	2 556
620	Gmina Głubczyce	GŁUBCZYCE	11 038
658/3	Powiat Głubczycki	GŁUBCZYCE	3 947
658/4	Powiat Głubczycki	GŁUBCZYCE	13 466
688	Powiat Głubczycki	GŁUBCZYCE	4 922
789/5	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	18 080
789/3	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	416
945/2	Skarb Państwa	BOGDANOWICE	7 262
789/6	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	2 314
789/4	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	4 232
251/1	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	134

252/1	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	79
952/2	Gmina Głubczyce	BOGDANOWICE	3 533
802	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	13 901
799	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	22 730
792/1	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	3 641
792/2	Powiat Głubczycki	BOGDANOWICE	39 027
378/6	Gmina Głubczyce	BOGDANOWICE	12 138

Połączenie z innymi drogami :

Projektowana do przebudowy droga powiatowa biegnie z Głubczyc na południe, w kierunku wsi Bogdanowice (zakres objęty przebudową). Następnie dalej w kierunku Wiechowic do granicy Państwa. W Głubczycach łączy się bezpośrednio z Drogą Krajową nr 38.

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

Charakter obszaru znajdującego się w otoczeniu analizowanej drogi powiatowej można określić jako wiejski, droga częściowo tylko przebiega przez obszar zabudowany miasta Głubczyce oraz wsi Bogdanowice.

Powierzchnia planowanej inwestycji to 28 000 m² powierzchni drogi, 2 200 m² chodników , 6,50 km odtworzenia oraz profilowania rowów odwodnieniowych i ok. 340 mb przebudowy kanalizacji deszczowej. W ramach inwestycji przewiduje się remont starego odcinka kanalizacji we wsi Bogdanowice. Działki przeznaczone pod infrastrukturę drogową to działki o funkcji pasa drogowego. Usytuowanie drzewostanu na obszarze objętym opracowaniem nie koliduje z projektowanym zakresem przebudowy w/w drogi. W związku z czym w czasie realizacji robót nie będzie wykonywana wycinka drzew.

3. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia) :

Teren objęty zakresem opracowania zlokalizowany jest w miejscowości Głubczyce oraz Bogdanowice przy ul Kołłątaja w mieście Głubczyce a następnie po za granicami miasta Głubczyckiej. Ulica Kołłątaja jak i Głubczycka stanowią obecnie dojazd do budynków mieszkalnych jednorodzinnych, gospodarstw rolnych i budynków użyteczności publicznej. Ponadto stanowi przejazd do miejscowości Bogdanowice a następnie do miejscowości

Włodzienin. Droga podlegająca przebudowie ma charakter drogi powiatowej o numerze 1201O. Zgodnie z zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego posiada ona klasę techniczną „Z’’, a obciążenie ruchem odpowiada kategorii ruchu KR5.

W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się przebudowę drogi powiatowej na odcinku od km 0+000,00 do km 4+484,26 oraz przebudowę skrzyżowania w miejscowości Bogdanowice wraz z przebudową zatok autobusowych tj. km od 3+480,00 do 3+560,00.

Przebudowa odcinka drogi powiatowej 1201O na odcinku 0+000,00 do 0+366,60

Przebudowa drogi na odcinku od km 0+000,00 do km 0+366,60 polega na zaprojektowaniu właściwych parametrów, wykonaniu regularnej niwelety oraz krawędzi drogi oraz remoncie chodnika, co ma zagwarantować odpowiednie odwodnienie pasa drogowego oraz bezpieczeństwo ruchu pieszego na tym odcinku drogi. W ramach przebudowy powyższego odcinka drogi powiatowej zgodnie z wytycznymi Powiatu Głubczyckiego przewiduje się następujące czynności:

- Wymianę nawierzchni jezdni na odcinku 366,60 m,
- odtworzenie chodnika po obu stronach przedmiotowej drogi wraz z wyprofilowaniem krawędzi jezdni,
- dołożenie 16 wpustów ulicznych do istniejącej kanalizacji deszczowej,
- odtworzenie nawierzchni na istniejącym parkingu od km 0+271,53 do km 0+308,68
- wyprofilowanie poboczy oraz uporządkowanie poboczy do granicy pasa drogowego
- odtworzenie zjazdów indywidualnych i publicznych

Konstrukcję nawierzchni jezdni zaprojektowano zgodnie z wytycznymi Powiatu głubczyckiego, uwzględniając rozpoznane warunki gruntowo-wodne podłoża oraz warunek mrozoodporności, na kategorię KR5 i obciążenie 115 kN.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni na km od 0+000,00 do 0+366,60:

- warstwa ścieralna SMA o grubości 4 cm - AC 11S,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości 8 cm - AC 16W,
- istniejąca podbudowa

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni chodników przewidzianych do wykonania przy przebudowie włączenia do drogi wojewódzkiej:

- kostka brukowa betonowa o grubości 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 o grubości 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm o grubości 20 cm,

Na przejściach dla pieszych zaprojektowano dodatkowo jeden rząd kostki integracyjnej szerokości 20 cm.

W ramach przebudowy drogi wymianie ulegną również istniejące krawężniki betonowe na nowe krawężniki betonowe. W miejscach występowania chodnika w/w krawężniki projektuje się o wymiarach 15x30 cm natomiast w miejscu występowania zjazdów jako

najazdowe o wymiarach 20x25 cm z wyokrągleniem o promieniu R3 lub skosem 1x1 (3 cm) od strony nawierzchni jezdni.

Przebudowa odcinka drogi powiatowej 1201O na odcinku 0+366,60 do 4+400,00

Przebudowa drogi na odcinku od km 0+360,60 do km 3+251,35 polega na zaprojektowaniu właściwych parametrów, wykonaniu regularnej niwelety oraz krawędzi drogi co ma zagwarantować odpowiednie odwodnienie pasa drogowego. W ramach przebudowy powyższego odcinka drogi powiatowej zgodnie z wytycznymi Powiatu Głubczyckiego przewiduje się następujące czynności:

- Wymianę nawierzchni jezdni na odcinku 2884,75 m,
- wyprofilowaniem krawędzi jezdni,
- wyprofilowanie poboczy oraz uporządkowanie poboczy do granicy pasa drogowego
- odtworzenie zjazdów indywidualnych i do pól rolnych

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano zgodnie z wytycznymi Powiatu głubczyckiego, uwzględniając rozpoznane warunki gruntowo-wodne podłoża oraz warunków mrozoodporności, na kategorię KR5 i obciążenie 115 kN.

Roboty związane z usunięciem nawierzchni, należy rozpocząć nacinając nawierzchnię jezdni. Frezowanie wykonać schodkowo z rozdziałem na warstwę ścieralną, warstwę wiążącą.

Należy pamiętać, że przed przystąpieniem do wykonywania warstw nawierzchni drogi, należy uzyskać akceptację, Powiatu głubczyckiego, recept mieszanek mineralno-asfaltowych oraz kruszywa dla podbudowy i materiałów użytych dla zadania.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni na km od 0+000,00 do 0+366,60:

- warstwa ścieralna SMA o grubości 4 cm - AC 11S,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości 8 cm - AC 16W,
- istniejąca podbudowa

Przebudowa kanalizacji

Część 1

W ramach przebudowy drogi powiatowej 1201O przewidziano przebudowę 12 wpustów deszczowych oraz budowę 1 studni betonowej w miejscowości Głubczyce na odcinku od 0+000,00 do km 0+309,50. Zaprojektowano łącznie 1 studnię betonową, włączając, o średnicy wewnętrznej 1200 mm, wykonany z element prefabrykowany, zgodny z normą PN-B-10729 i PN-EN 1917. Element studni powinien być wykonany z betonu wibroprasowanego B45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F- 150. Wszystkie elementy studni łączone są przy użyciu uszczelki. Studnię należy zwieńczyć włazem kanałowymi o średnicy 600 mm klasy D400. Zwieńczenie studni powinno być zgodne z PN-EN-124. Do regulacji precyzyjnej poziomu osadzenia włazu należy stosować pierścienie wyrównujące o wysokości 60, 80 lub 100 mm. Łączenie pierścieni należy wykonać przy użyciu zaprawy cementowej. Wokół studni należy wykonać obsypkę piaskową z piasku średniego. Przed opuszczeniem do wykopu

elementy studni należy zabezpieczyć od zewnątrz przed agresywną wodą gruntową przez pomalowanie abizolem R i dwukrotne pomalowanie abizolem P. Zaprojektowano 12 wpustów betonowych o średnicy wewnętrznej 500 mm, wykonane z elementów prefabrykowanych, zgodnych z normą PN-B-10729 i PN-EN 1917. Elementy wpustów powinny być wykonane z betonu wibroprasowanego B45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F- 150. Wpusty projektuje się jako jezdniowe o wymiarach 60x40 cm z żeliwem klasy D400.

Przykanaliki z rur PVC lite SN8 o średnicy 160 mm oraz kolektor główny z rur PVC lite SN8 o średnicy 400 mm należy układać na podbudowie z piasku gruboziarnistego zapewniając minimalną warstwę 15 cm od spodu rury i 15 cm od wierzchu rury. Zasyrkę wykonywać warstwami 20-30 cm dobrze zagęszczając mechanicznie od warstwy 30 cm nad wierzchem rury.

Część 2

W ramach przebudowy drogi powiatowej 1201O przewidziano przebudowę 16 wpustów deszczowych oraz budowę odcinka kanalizacji deszczowej od S1 do S12 o długości łącznej 314,88 m w miejscowości Bogdanowice na odcinku od 3+238,90 do km 3+543,46. Zaprojektowano łącznie 12 studni betonowych, włączonych, o średnicy wewnętrznej 1200 mm, wykonane z elementów prefabrykowanych, zgodnych z normą PN-B-10729 i PN-EN 1917. Elementy studni powinny być wykonane z betonu wibroprasowanego B45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F- 150. Wszystkie elementy studni łączone są przy użyciu uszczelek. Studnie należy zwieńczyć włączami kanałowymi o średnicy 600 mm klasy D400. Zwieńczenia studni powinny być zgodne z PN-EN-124. Do regulacji precyzyjnej poziomu osadzenia włączu należy stosować pierścienie wyrównujące o wysokości 60, 80 lub 100 mm. Łączenie pierścieni należy wykonać przy użyciu zaprawy cementowej. Wokół studni należy wykonać obsypkę piaskową z piasku średniego. Przed opuszczeniem do wykopu elementy studni należy zabezpieczyć od zewnątrz przed agresywną wodą gruntową przez pomalowanie abizolem R i dwukrotne pomalowanie abizolem P. Zaprojektowano 16 wpustów betonowych o średnicy wewnętrznej 500 mm, wykonane z elementów prefabrykowanych, zgodnych z normą PN-B-10729 i PN-EN 1917. Elementy wpustów powinny być wykonane z betonu wibroprasowanego B45, wodoszczelnego W8, mrozoodpornego F- 150. Wpusty projektuje się jako jezdniowe o wymiarach 60x40 cm z żeliwem klasy D400.

Przykanaliki z rur PVC lite SN8 o średnicy 160 mm oraz kolektor główny z rur PVC lite SN8 o średnicy 400 mm należy układać na podbudowie z piasku gruboziarnistego zapewniając minimalną warstwę 15 cm od spodu rury i 15 cm od wierzchu rury. Zasyrkę wykonywać warstwami 20-30 cm dobrze zagęszczając mechanicznie od warstwy 30 cm nad wierzchem rury.

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 :

4.1 Wariant pierwszy:

Alternatywnym wariantem jest bieżące utrzymanie drogi polegające na stałym monitoringu budowlanym drogi oraz wykonywaniem bieżących napraw lub odnowa polegająca na okresowym zabezpieczaniu drogi. Warianty te są jednakże kosztochłonne i nie gwarantują polepszenia jakości nawierzchni na dłuższy okres czasu. Częste remonty dodatkowo utrudniałyby ruch pojazdów przez ograniczenia użytkowania wymagane podczas remontów.

4.2 Wariant drugi wskazany przez inwestora:

Przedstawienie parametrów drogi po przebudowie wskazana w punkcie 1.2 natomiast technologię w punkcie 3.

4.3. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant zaproponowany przez Inwestora polegający na przebudowie drogi. Obejmuje on poprawę ukształtowania profilu drogi wraz z odpowiednimi spadkami, wykonanie nowej nawierzchni wraz z miejscową lokalizacją chodników poprawiających bezpieczeństwo ruchu pieszego (Bogdanowice, Głubczyce). Oczyszczenie oraz miejscowe odtworzenie zdegradowanych rowów przydrożnych pozwoli na uregulowanie lokalnej gospodarki wodnej. Dodatkowo planowane rozwiązania projektowane w organizacji ruchu mają znacząco poprawić bezpieczeństwo pieszych (oznakowanie aktywne, poprawienie widoczności przejść dla pieszych).

Wariant ten, zgodnie z założeniami projektowymi, ma za zadanie przede wszystkim usprawnić ruch oraz poprawić warunki ruchu na tej drodze powiatowej objętej niniejszym opracowaniem. Przy przeciętnych natężeniach ruchu, za jakie można uznać nawet te prognozowane w kilkunastu następnych latach dla tego rejonu gminy, droga w całości o nawierzchni utwardzonej w istotny sposób poprawi przepustowość tego ciągu komunikacyjnego i pozwoli ograniczyć ilość kolizji. Budowa drogi obejmuje również budowę chodnika, co pozwoli wyeliminować z jezdni pieszych i tym samym zwiększyć bezpieczeństwo uczestników ruchu. Dodatkowo w ramach inwestycji na drodze ma zostać poprawiony system odwadniania (Bogdanowice)co wyeliminuje , przy ulewnych deszczach, powstawanie zalewisk wodnych na drodze.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

W fazie budowy, planowane przedsięwzięcie związane będzie z koniecznością dostarczenia wody do celów technologicznych za pomocą beczkowsów lub bezpośrednio z sieci wodociągowej oraz energii elektrycznej (agregaty prądotwórcze) i paliw na plac budowy, w celu wykonania przedsięwzięcia zgodnie z zaprojektowaną technologią i przepisami. Ze względu na rodzaj inwestycji, w fazie eksploatacji, nie przewiduje się wykorzystania wody oraz innych surowców i materiałów.

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty jakie zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Ze względu na zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa drogi w trakcie jej realizacji, mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko, będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i przemijające. Uciążliwości te i niekorzystne oddziaływanie na otoczenie planowanej inwestycji nie dają się całkowicie wyeliminować. Możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko na **etapie realizacji** będą następujące:

Ochrona powierzchni ziemi

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi planuje się osiągnąć poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska; wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach do tego przeznaczonych, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku przez uprawniony podmiot, poza teren przedsięwzięcia. Z racji wykonania wzmocnienia nawierzchni z wykorzystaniem materiału z istniejącej konstrukcji drogi, powinno to ograniczyć praktycznie do zera wywóz materiału z rozbiórki i jego ewentualny recykling.

Zminimalizowanie ryzyka wycieku substancji niebezpiecznych takich jak oleje czy benzyna, związane będzie z używaniem na terenie budowy urządzeń i maszyn budowlanych w należytym stanie technicznym. Również ewentualnie zbierany z fragmentów terenu humus winien być składowany i wykorzystany do zakładania nowych terenów zielonych.

Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

W pierwszej kolejności przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należytym stanie technicznym, a także odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza budowy i bazy sprzętowej, tak, aby zminimalizować szkodliwość ewentualnych wycieków eksploatacyjnych i awaryjnych. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się również zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety. W trakcie wykonywania podłoża konstrukcji drogowej w miejscach płytkiego występowania wód podziemnych zostaną wykonane izolacje poziome i pionowe.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą jak do tej pory, powierzchniowo do urządzeń odwadniających w postaci: rowów odwadniających,

rowów chłonnych. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi uporządkowanie spływu wód opadowych do istniejących rowów przydrożnych, dzięki ich odmuleniu i oczyszczeniu.

Ponadto biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzeki ani na Jednolitę Część Wód Powierzchniowych i Jednolitę Część Wód Podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych.

Ochrona przed hałasem

W trakcie robót drogowych i budowlanych występuje nieunikniony, wzmożony hałas związany z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Korzystanie z dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego, posiadającego właściwe atesty i będącego w należyтым stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robót. Znaczna część prac wykonywana będzie poza terenem zabudowanym, co również jest korzystne z punktu widzenia uciążliwości związanej z hałasem. Planuje się również zaniechanie prowadzenia hałaśliwych prac w nocy by zmniejszyć lokalne uciążliwości w czasie trwania przebudowy drogi.

Ochrona powietrza atmosferycznego

W trakcie budowy do atmosfery będą emitowane typowe zanieczyszczenia związane z korzystaniem z mechanicznego sprzętu budowlanego i samochodów. Formą zanieczyszczania powietrza będzie także pylenie z drogi powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja ta skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat na etapie jego realizacji będzie czasowe i ustanie po zakończeniu prac budowlanych.

Drzewa i krzewy

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew.

W trakcie prowadzenia robót drogowych, na placu budowy planuje się zabezpieczenie istniejących drzew i krzewów (które znajdować będą się stosunkowo blisko prowadzonych prac drogowych). Zaleca się zabezpieczenie pnidrzew obudową z desek do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 2 m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów. Przymocowanie deskowania do pnia należy wykonać opaskami z drutu okrągłego, miękkiego ocynkowanego lub taśmy stalowej ocynkowanej. Wymienione wyżej oddziaływanie inwestycji na środowisko jest ściśle związane z okresem jego realizacji. Ewentualne uciążliwości mają charakter czasowy.

W celu ograniczania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko **w trakcie jego eksploatacji** zastosowane będą następujące rozwiązania:

Ochrona powierzchni ziemi

Nieuniknionym jest, że w wyniku korzystania z drogi przez pojazdy, gleby w bliskim sąsiedztwie drogi zanieczyszczane będą spalinami i cząstkami materiałów ściernych (jezdni, opon, tarcz hamulcowych). W trakcie eksploatacji powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi np. odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych, odpadowa masa roślinna.

Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Na etapie eksploatacji każdej drogi, wody powierzchniowe i podziemne narażone są na zanieczyszczenie. Przewiduje się, iż wody opadowe i roztopowe z drogi jak dotychczas będą odprowadzane powierzchniowo do odpowiednio profilowanych i obsadzonych trawą rowów przydrożnych. W ramach inwestycji zakłada się odtworzenie rowów przydrożnych poprzez ich oczyszczenie i odmulenie – w zależności od potrzeb w celu poprawy ich funkcjonalności. Ponadto biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych.

Ochrona przed hałasem

Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynności jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska.

Ochrona powietrza atmosferycznego

Eksploatacja przedsięwzięcia wiąże się z emisją substancji szkodliwych ze źródeł komunikacyjnych, jednak po realizacji przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową prędkością optymalną, emisja ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją.

Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego wpływu na zmiany klimatu.

Wpływ na krajobraz kulturowy

Planowana inwestycja, z uwagi na brak zmian geometrii drogi w planie, oraz brak rozbudowy drogi, nie wpłynie na zmianę historycznie ukształtowanej tkanki komunikacyjnej. Jedyną zmianą dotyczyć będzie odbioru wizualnego wyremontowanej drogi oraz ciągów pieszych, co wpłynie pozytywnie na odbiór całości kształtu. Krajobraz wokół inwestycji to tereny rolnicze, z rzadką zabudową gospodarczą, oraz na obszarze Głubczyc i Bogdanowic zabudowa jednorodzinna oraz miejska. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie ingerowało w krajobraz

kulturowy. Nie powstaną żadne nowe składniki krajobrazu które mogłyby przyczynić się do zmian walorów krajobrazowych.

Odporność na klęski żywiołowe

Tabela 1. Zjawiska pogodowe i klimatyczne powodujące szkody społeczne oraz w gospodarce.

Sektor	rolnictwo, różnorodność biologiczna, zasoby wodne	leśnictwo	zdrowie, społeczności lokalne	infrastruktura
Zjawiska powodujące szkody	<ul style="list-style-type: none"> • powódź • huragan • piorun (wyładowania atmosferyczne) • susza • ujemne skutki przezimowania • przymrozki wiosenne • deszcz nawalny (powodujący podtopienia, obsunięcie ziemi) • grad 	<ul style="list-style-type: none"> • powódź • silne wiatry (huragan, trąba powietrzna) • susza • podtopienia i osunięcia gruntu (spowodowane deszczem nawalnym) • okiść, intensywne opady śniegu • piorun 	<ul style="list-style-type: none"> • fale upału • fale zimna • zdarzenia ekstremalne powodujące szkody psychospołeczne (powódź, silne wiatry, gradobicie) 	<ul style="list-style-type: none"> • powódź • podtopienia • huragan • wyładowania atmosferyczne • gradobicie

Źródło: Opracowanie E. Siwiec (IOŚ- PIB)

Zgodnie z powyższym rozważyć należy ostatnią kolumnę zjawisk pogodowych i klimatycznych, tj. : powódź, podtopienia, huragany, wyładowania atmosferyczne oraz gradobicie.

Projektowana inwestycja nie jest zagrożona bezpośrednio huraganami, wyładowaniami atmosferycznymi i gradobiciami. Zjawiska te nie zniszczą konstrukcji drogi bądź jej elementów, pośrednio jednak mogą czasowo przyczynić się do utrudnienia w użytkowaniu, np. w związku z drzewami przewróconymi na drogę, są to jednak zagrożenia nieznacznie i nie mające wpływu na możliwość użytkowania obiektu. Wyładowania atmosferyczne oraz wichury mogą uszkodzić projektowane systemy oświetlenia solarne, jednak to również nie wpłynie bezpośrednio na bezpieczeństwo konstrukcji.

Podtopienia oraz powódzie to dwa zjawiska mogące realnie dokonać zniszczeń w projektowanej inwestycji – na ich skutek mogą wystąpić obsunięcia poboczy, w skrajnym przypadku powodzi wymycie podbudów co spowoduje utratę stateczności nawierzchni jezdni, co skutecznie uniemożliwi dalsze bezpieczne użytkowanie. Podtopienie nie powinno zagrozić konstrukcji drogi z uwagi na istniejące, a przewidziane do oczyszczenia i przywrócenia do pierwotnego profilu, rowy odwodnieniowe i odprowadzające. Nie bez znaczenia pozostaje fakt lokalizacji drogi w terenach rolniczych, gdzie duża retencyjność powierzchni pól ornych minimalizuje ryzyko wystąpienia podtopienia.

Obszar projektowanej inwestycji, za mapami Internetowego Systemu Osłony Kraju, nie jest zagrożony ryzykiem wystąpienia powodzi (przeanalizowano dla prawdopodobieństwa

wystąpienia powodzi raz na 10 oraz na 100 lat). W związku z powyższym należy stwierdzić, że projektowana inwestycja nie jest narażona na zniszczenia w związku z działaniem negatywnych zjawisk atmosferycznych.

Zmiany klimatu, ich łagodzenie oraz przystosowanie i wpływ na projektowaną inwestycję

Zgodnie ze strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020, zmiany klimatu będą odbywały się zasadniczo w dwóch kategoriach. Systematycznie, w ciągu następnych dwóch dekad wzrastać będzie liczba dni z temperaturą dodatnią a spadać z temperaturą ujemną. Natomiast w kwestii opadów łączna roczna suma opadów nie wykazuje tendencji do zmian, lecz należy liczyć się z większą częstotliwością występowania intensywnych opadów ulewnych. Niestabilność intensywnych opadów, z dużym prawdopodobieństwem przyczyni się do lokalnych podstopeń oraz gwałtownych powodzi. Ze zmianami klimatycznymi wiążą się niekorzystne zmiany warunków hydrologicznych. W wypadku ujemnych temperatur i śniegu prognozuje się zmniejszenie oddziaływania tych czynników na sektor budownictwa, również drogowego. Prognozy odnośnie wiatrów wskazują na nasilanie się zjawisk takich jak trąby powietrzne lub huragany, aczkolwiek trudno jest określić strefy szczególnie zagrożone tym zjawiskiem.

Projektowana inwestycja, z uwagi na swój charakter przebudowy istniejącej drogi powiatowej, nie będzie wpływać na zmiany klimatu. Z uwagi na charakter budowli drogowej, która w samej swej idei musi być odporna na działanie niekorzystnych czynników zewnętrznych (przemarzanie, rozmarzanie, opady deszczu, upały) nie stwierdzono konieczności stosowania rozwiązań dodatkowych, ponieważ wykonanie inwestycji przebudowy (bez zmiany przebiegu drogi w planie) zgodnie z obowiązującymi przepisami, oraz wykonanie nowych warstw nawierzchni bitumicznych zapewni wystarczającą odporność na warunki atmosferyczne. Również biorąc pod uwagę przytoczone wcześniej prognozowane zmiany klimatu, większość z nich pozostaje bez znaczenia dla projektowanej inwestycji. Jedynym czynnikiem mogącym zagrozić drodze będą nawałne deszcze które mogą w skrajnych przypadkach doprowadzić do podstopeń i powodzi, co jednak nie znajduje odzwierciedlenia w mapach ryzyka powodziowego na projektowanym terenie. Ryzyko podstopeń zaś praktycznie nie wystąpi, z uwagi na obszar na którym zlokalizowana jest inwestycja oraz na projektowane odtworzenia i oczyszczenia rowów odwodnieniowych i odprowadzających.

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

Pod warunkiem wykonywania wszelkich prac budowlanych zgodnie z zasadami określonymi przez przepisy ustawy Prawo budowlane oraz zgodnie z pozwoleniem na budowę nie przewiduje się negatywnych oddziaływań na środowisko analizowanego przedsięwzięcia. Dlatego też nie ma potrzeby podejmowania działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych skutków przedsięwzięcia na środowisko.

Zlokalizowanie przedsięwzięcia w granicach istniejącej i użytkowanej drogi oraz brak występowania w jej granicach gatunków chronionych, skutkować będzie brakiem negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 i nie naruszy jego integralności. Z tego też względu nie wymaga się kompensacji przyrodniczej dla środowiska naturalnego.

a) emisja zanieczyszczeń do powietrza:

Przebudowa rozpatrywanej drogi utwardzonej wraz z chodnikiem nie będzie miała zauważalnego wpływu na poziom natężenia ruchu pojazdów na tej drodze, natomiast może wpłynąć w przyszłości w istotny sposób na ograniczenie czasu ruchu pojazdów po drodze. Wpłynie tym samym w sposób pośredni na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń w tym rejonie. Dzięki zmniejszeniu zagrożenia kolizjami wpłynie także korzystnie na ograniczenie prawdopodobieństwa wydostania się do otoczenia par substancji z przewożonych paliw w zbiornikach pojazdów.

b) emisja hałasu :

Wartości dopuszczalnego równoważnego poziomu hałasu w środowisku, ustala się w zależności od istniejącego i planowanego sposobu użytkowania terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, zabudowę związaną z ochroną zdrowia i oświatą oraz terenów ochrony uzdrowiskowej i wypoczynkowo-rekreacyjnej poza miastem.

Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku określa się odrębnie dla 16 godzin w przedziale godz. 600-2200(pora dzienna) i dla 8 godzin w przedziale godz. 2200-600(pora nocna). W załączniku do *Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r.(Dz. U. 2014, poz. 112)* podane są wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Dla grupy hałasów drogowych, dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, wynosi:

- w porze dziennej, w przedziale odniesienia równym 16 godz., od 50 do 68dB,
- w porze nocnej, w przedziale odniesienia równym 8 godz., od 45 do 60dB.

Przebudowywana droga przebiega częściowo przez tereny zabudowane o zróżnicowanym charakterze zabudowy, tj. częściowo przez zabudowę zagrodową, częściowo zabudowę

mieszkaniową jednorodzinną, dlatego też do wyznaczenia granicznych wartości wybrano parametry dla zabudowy o najniższych dopuszczalnych normach.

Wobec powyższego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przyjęto za dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, związany z hałasami drogowymi:

- w porze dziennej $LA_{eg} = 65\text{dB}$ dla zabudowy zagrodowej,
- w porze dziennej $LA_{eg} = 61\text{dB}$ dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- w porze nocnej $LA_{eg} = 56\text{dB}$

Dla terenów leśnych, rolnych, łąk i pastwisk, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, normatywów akustycznych nie wyznacza się.

c) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych :

Na etapie realizacji odprowadzenie ścieków bytowych wytwarzanych przez pracujących robotników będzie następowało poprzez wykorzystanie przenośnych kabin toaletowych oraz zaplecza socjalnego z niezależnymi zbiornikami wody oraz zbiornikami ścieków które opróżniane będą przez firmy posiadające stosowne zezwolenia na odbiór tego typu odpadów.

Na etapie użytkowania nie przewiduje się powstawania ścieków socjalno-bytowych.

Przewidywana ilość – 1 m³ tygodniowo ścieków fekalnych – zbiornik opróżniany przez specjalistyczną firmę.

d) ilość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych :

Na etapie realizacji oraz użytkowania nie przewiduje się powstawania ścieków przemysłowych.

e) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych :

Wody opadowe z drogi będą odbierane poprzez spadki poprzeczne i podłużne do rowów odwodnieniowych, za wyjątkiem miejsc w których istnieje kanalizacja deszczowa, której działanie zostanie usprawnione poprzez projektowany remont. Nie nastąpi zmiana rozkładu ilości wód opadowych odprowadzanych z drogi do rowów.

f) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń :

Nie dotyczy planowanej inwestycji.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Z uwagi na skalę planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się jego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia :

Przedsięwzięcie położone jest poza obszarami chronionymi wymienionymi w ustawie z dnia 16

kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009r. Nr 151, poz. 1220 ze zmianami). Z uwagi na rodzaj, charakter i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zleganiu wód podziemnych, obszary leśne oraz obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód oraz na wody powierzchniowe. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar Gór Opawskich, oddalonych o około 10 km od projektowanej inwestycji, kolejno znajduje się Rozumicki Las oddalony o 19,5km oraz Łęg Zdieszowicki 28 km. Z innych form ochrony przyrody występują kolejno użytki ekologiczne Naczysławki – 21 km od inwestycji oraz Stara Odra – 30 km od inwestycji. Z rezerwatów przyrody występują kolejno Góra Gipsowa – 16,5 km, Rozumie 20 km, Cicha Dolina – 28 km oraz Olszak 28,5 km od projektowanej inwestycji. Z parków krajobrazowych wyróżniamy Park Krajobrazowy Gór Opawskich – otulina znajduje się 15,5 km od inwestycji, zaś sam Park Krajobrazowy 20.3 km. Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich – 28,5 km od projektowanej inwestycji.

ZESPÓŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE	
Brak obszarów	
NATURA 2000 OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY	
Brak obszarów	
NATURA 2000 SPECJALNE OBSZARY OCHRONY	
Nazwa	[km]
Góry Opawskie PLH160007	9.58
Rozumicki Las PLH160018	19.44
Łęg Zdieszowicki PLH160011	27.75
STANOWISKA DOKUMENTACYJNE	
Brak obszarów	
UŻYTEK EKOLOGICZNY	
Nazwa	[km]
Naczysławki	20.78
Stara Odra	29.71
REZERWATY	
Nazwa	[km]
Góra Gipsowa	16.50
Rozumie	19.67
Cicha Dolina	27.88
Olszak	28.34
PARKI KRAJOBRAZOWE	
Nazwa	[km]
Park Krajobrazowy Góry Opawskie - otulina	15.59
Park Krajobrazowy Góry Opawskie	20.39
Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich	28.71

Z Głubczyc w kierunku Lasu Marysienka ciągnie się aleja drzew będących pomnikami przyrody (skupisko pomników przyrody), swój początek ma 1,4 km od początku projektowanej inwestycji

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, jego skalę charakter, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja inwestycji nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na gatunki, siedliska przyrodnicze lub gatunki roślin, zwierząt i ich siedlisk, dla których został wyznaczony obszar Natura 2000, ani na pogorszenia integralności tego obszaru lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto sam rodzaj projektowanej inwestycji – przebudowa istniejącej drogi, nie spowoduje zmian oddziaływań obiektu ponieważ nie powstają żadne nowe elementy mogące wpływać na kształt przestrzeni oraz środowiska wokół przedsięwzięcia.

10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:

Projektowana inwestycja nie zalicza się do drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

11. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące 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 oddziaływaniu mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem :

Na terenie na którym planuje się przebudowę drogi powiatowej nie występują zrealizowane, bądź będące w realizacji przedsięwzięcia których oddziaływanie mogłoby prowadzić do skumulowania z oddziaływaniem projektowanej inwestycji.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej:

Istnieje zawsze ryzyko wystąpienia awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej dlatego w trakcie realizacji przedsięwzięcia ważne jest utrzymanie reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu, kontroli robót, kontroli w zakresie BHP.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia t.j. roboty związane z realizacją jak i późniejsze użytkowanie, eksploatacja powoduje, że wystąpienie ryzyka poważnej awarii jest znikome.

13. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko:

W przypadku analizowanej inwestycji gospodarka odpadami powinna być realizowana zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi. Na obecnym etapie ilość i jakość odpadów, które będą powstawały w związku z realizacją projektowanej inwestycji jest niemożliwa do określenia.

Faza realizacji

W tej fazie, zagospodarowaniem odpadów powinien zająć się wytwórca odpadów, czyli firmy wykonujące prace budowlane. Ich prace będą związane z:

- zagospodarowaniem wszystkich odpadów powstających w czasie budowy,
- przedstawieniem informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska,
- gromadzeniem w sposób selektywny powstających odpadów,
- zapewnieniem właściwego postępowania z ewentualnymi odpadami niebezpiecznymi i zgromadzeniem ich w sposób nie zagrażający środowisku,
- przekazaniem ewentualnych odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu i unieszkodliwiania tego typu odpadów.

Przewiduje się, że w fazie realizacji powstawać będą odpady z następujących prac:

- robót ziemnych,
- ułożenia nawierzchni drogi.

Nie przewiduje się powstawania odpadów z usuwania fragmentów nawierzchni z istniejących jezdni, z racji wykonania wzmocnienia nawierzchni z wykorzystaniem materiału z istniejącej konstrukcji drogi. Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 17 włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, w tym odpady o kodzie:

- 17 01 81 –odpady z remontów i przebudowy dróg, **148 m³** gruzu, **1100 m³** destruktu (68% do ponownego wbudowania w pobocza z destruktu) oraz **1065 m³** urobku z wykopów
- 17 04 05 –żelazo i stal, - **do 100 kg** (z elementów montażowych znaków, słupów)
- 17 05 04 –gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03. - **1561 m³**

Zgodnie z art. 18 ust. 1 *Ustawy o odpadach* (Dz. U. z 2013r., poz. 21) odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi. Wszystkie odpady powinny podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko nie nadające się do powtórnego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta –okresowo magazynowana). Odpady nie nadające się do odzyskania powinny zostać wywiezione na wysypisko.

Ponadto, przewiduje się, iż na zapleczach budowy też będą powstawały odpady, jak np.

- nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne -opakowania po napojach, artykułach spożywczych itp. (kod 20 03 01), - 1 m³ w trakcie realizacji kontraktu

Odpady komunalne odbierane powinny być sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie indywidualnej umowy. Odpady opakowaniowe (m.in. różnego rodzaju pojemniki) powstałe na etapie budowy powinny zostać zagospodarowane zgodnie z *Ustawą z dnia 13 czerwca 2013r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi* (Dz.U. z 2013r. poz. 888).

Faza eksploatacji

Powstawać tutaj będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z wcześniej wymienionym katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstawać:

- 02 01 03 –odpadowa masa roślinna – do **800 m³** pokosu z utrzymania poboczy i rowów rocznie.
- 15 02 03 -sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 –wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze,

□ 16 81 01* -odpady wykazujące własności niebezpieczne -powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych

- 16 81 02 -odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych –inne niż wymienione w 16 81 01
- 20 03 03 -odpady z czyszczenia ulic i placów.

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.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

Nie planuje się przeprowadzenia prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

- 15. Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu?**

Projektowana inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska, nie przewiduje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla projektowanej przebudowy drogi powiatowej.

- 16. Czy Wnioskodawca ubiega się o dofinansowanie planowanej inwestycji ze środków Unii Europejskiej?**

Wnioskodawca ubiega się o dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Zgodnie ze Szczegółowym Opisem Osi Priorytetowych dotyczy ono Osi VI Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców, działanie 6.1 – Infrastruktura Drogowa, dotyczący dróg lokalnych : powiatowych i gminnych.

.....

Podpis autora