

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84 ust. 1 i 2 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235) zwanej dalej ustawą OOS oraz § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie *przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Pana Jerzego Roczek, Zastępcy Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu, ul. Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole, działającego w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na podstawie pełnomocnictwa nr GDDKiA-BP-0157/22/2014 z dnia 11.02.2014 r.

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Projekt budowlany i wykonawczy rozbiórki istniejącego wiaduktu nad nieczynną linią kolejową PKP i budowy nowego obiektu inżynierskiego w ciągu drogi krajowej nr 39 w km 85 + 775 w m. Kamienna”.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 61 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267) w dniu 19.08.2014 r. na wniosek z dnia 09.07.2014 r. (data wpływu do tut. Urzędu 11.07.2014 r.) Pana Jerzego Roczek, Zastępcy Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu, ul. Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole, działającego w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na podstawie pełnomocnictwa nr GDDKiA-BP-0157/22/2014 z dnia 11.02.2014 r., zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **„Projekt budowlany i wykonawczy rozbiórki istniejącego wiaduktu nad nieczynną linią kolejową PKP i budowy nowego obiektu inżynierskiego w ciągu drogi krajowej nr 39 w km 85 + 775 w m. Kamienna”.**

Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS do wniosku załączone zostały następujące dokumenty:

- karta informacyjna przedsięwzięcia,
- poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej i wypis z ewidencji gruntów; obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,

Planowane przedsięwzięcie zakwalifikowano do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 60 - rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213 poz. 1397).

Ponieważ w powyższej sprawie liczba stron przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227) i art. 49 K.p.a. – informacja została podana do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Namysłowie www.bip.namyslow.eu, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Namysłowie oraz w miejscu prowadzenia inwestycji.

Od stron biorących udział w postępowaniu nie wpłynęły żadne uwagi, wnioski oraz zastrzeżenia dotyczące podanych do publicznej wiadomości informacji w sprawie przedmiotowej inwestycji. Również nie stwierdzono aby organizacje ekologiczne zgłosiły chęć uczestnictwa w postępowaniu.

Na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy OOS w dniu 19.08.2014 r. tut. Urząd wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Namysłowie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Namysłowie opinią sanitarną nr NZ.4315.16.2014.AN z dnia 04.09.2014 r. zaproponował nie nakładać na inwestora obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Organ opiniujący po zapoznaniu się z dokumentacją sprawy stwierdził, iż realizacja projektu nie wpłynie negatywnie na warunki sanitarno – zdrowotne na przedmiotowym terenie. Uciążliwości związane z realizacją inwestycji, w szczególności akustyczne będą miały charakter tymczasowy. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz ograniczy emisję zanieczyszczeń i hałasu do środowiska dzięki zwiększeniu płynności ruchu pojazdów. Realizacja planowanej inwestycji będzie miała neutralny bądź pozytywny wpływ na środowisko oraz zdrowie i warunki ludzi.

Również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu postanowieniem nr WOOS.4241.274.2014.MH z dnia 08.09.2014 r. biorąc pod uwagę zakres planowanego przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie, charakter i skalę oddziaływania na środowisko wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z kryteriami określonymi w art. 63 ust. 1 ustawy OOS oraz § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213 poz. 1397 z późn. zm.) przeprowadzono szczegółową analizę cech przedsięwzięcia i stwierdzono, że planowana inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko.

Planowana inwestycja jest inwestycją celu publicznego i polegać będzie na rozbiórce istniejącego wiaduktu, zlokalizowanego nad nieczynną linią kolejową PKP, a następnie na budowie nowego wiaduktu, w ciągu drogi krajowej 39, w km 85+775, w miejscowości Kamienna, gm. Namysłów. Inwestycja realizowana będzie na działkach ew. nr: 104, 363, 342, 345 obręb Kamienna oraz 62, 216, 218, 219 obręb Rychnów. Ponadto na czas realizacji przedsięwzięcia tereny działek ew. nr: 347, 414 obręb Kamienna i 50, 51, 61/7, 216, 217, 218 obręb Rychnów, wykorzystane zostaną pod realizację tymczasowej drogi objazdowej. Najbliżej usytuowane tereny o charakterze chronionym pod względem akustycznym znajdują się w odległości ok. 500 m od inwestycji.

Głównym celem przedsięwzięcia, jest wymiana znajdującego się w złym stanie technicznym obiektu mostowego. W zakres prac przedmiotowej inwestycji, przewiduje się:

- wycinkę do 9 drzew w pasie drogi,
- budowę tymczasowej drogi objazdowej (zasypanie torowiska, wykonanie nasypu, ułożenie nawierzchni bitumicznej),
- rozbiórkę istniejącego wiaduktu o długości 35 m i szerokości 5 m – nad nieczynną linią kolejową,
- budowę nowego wiaduktu o długości 50-55 m i szerokości jezdni 6-8 m (szerokość w świetle 6-10 m) w ciągu drogi krajowej nr 39,
- wzmocnienie jezdni i korpusu drogi krajowej na odcinku ok. 0,3 km,
- remont rowów drogowych i poboczy na odcinku ok. 1 km,
- rozbiórka drogi tymczasowej, uporządkowanie terenu.

Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia, przyjmuje się poniższe założenia techniczne:

- nowy wiadukt w ciągu drogi krajowej nr 39:
 - klasa techniczna drogi: G,
 - prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h,
 - ilość pasów ruchu: 2 pasy ruchu,
 - szerokość jezdni bitumicznej: 6-8 m,
 - długość odcinka projektowanych robót: ~ 0,3 km
 - długość odcinka przebudowywanej nawierzchni: ~ 0,3 km,
 - klasa obciążenia wiaduktu wg PN-85/S-10030: A,
 - konstrukcja mostu: żelbetowa,
 - długość obiektu: ~ 50-55 m,
 - szerokość w świetle: ~ 6-10 m,
- tymczasowa droga objazdowa
 - ilość pasów ruchu: 2 pasy ruchu,
 - szerokość jezdni bitumicznej: 6-8 m,
 - długość projektowanego odcinka: ~ 0,3 km.

Nowy obiekt zostanie przystosowany na obciążenie klasy A (wg normy PN-85/S-10030) oraz dodatkowo na obciążenie pojazdem specjalnym klasy 150 wg STANG 2021. W ramach inwestycji przed i za wiaduktem zakłada się wzmocnienie jezdni i korpusu – w celu dowiezienia istniejącej niwelety do niwelety na przebudowywanym wiadukcie.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia, sumaryczna powierzchnia wiaduktu ulegnie zmianie z ok. 300 do ok. 400 m².

Sama inwestycja, nie przyczyni się bezpośrednio do zmiany prognozowanego natężenia ruchu.

Na podstawie posiadanej dokumentacji nie stwierdzono możliwego skumulowanego oddziaływania na środowisko.

Na potrzeby realizacji planowanego przedsięwzięcia, wykorzystane zostaną typowe dla procesu budowlanego ilości wody, materiałów budowlanych (np. betonu, mieszanki mineralno – asfaltowej, papy termozgrzewalnej, stali zbrojeniowej itp.), kruszyw, paliw oraz energii, uwarunkowane m. in. rodzajem i jakością wykorzystanego sprzętu technicznego.

W celu ochrony powierzchni gleb, prace rozbiórkowe oraz budowlane, przy użyciu sprzętu ciężkiego, prowadzone będą z właściwą starannością, przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności i ograniczać będą się wyłącznie do terenu budowy oraz wyznaczonych tras poza nim, co pozwoli ograniczyć negatywne oddziaływanie na szatę roślinną (występującą po obu stronach projektowanego pasa drogowego) oraz zminimalizować ryzyko oddziaływań mogących trwale wpłynąć na środowisko wodno – gruntowe. Ponadto, na bieżąco kontrolowany będzie stan techniczny pojazdów i sprzętu budowlanego, w celu ograniczenia możliwości wystąpienia ewentualnych awarii i wycieków do środowiska gruntowo – wodnego.

Podczas prowadzenia robót budowlanych w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpi lokalnie wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza. Uciążliwość ta będzie miała charakter krótkotrwały i ustąpi z chwilą zakończenia prac. Źródłem emisji gazów i pyłów, podczas realizacji planowanej inwestycji będą przede wszystkim maszyny budowlane i pojazdy ciężarowe.

Powstające na terenie zaplecza budowy ścieki socjalno – bytowe, odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych (toalety przenośne), opróżnianych przez uprawnione do tego firmy.

W trakcie realizacji inwestycji na terenie prowadzenia prac budowlanych, mogą wystąpić uciążliwości związane z emisją hałasu, powodowane pracą sprzętu budowlanego. Uciążliwość ta będzie miała jednak charakter krótkotrwały i ustąpi z chwilą zakończenia prac. Mając na uwadze znaczną odległość terenów chronionych pod względem akustycznym, na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się nadmiernej uciążliwości w tym zakresie.

Wytworzone na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady budowlane (tj. przede wszystkim odpady z budowy i przebudowy nawierzchni, robót ziemnych, prac rozbiórkowych oraz modernizacyjnych, itp.) oraz niewielkie ilości odpadów związanych z zapleczem socjalno – bytowym, będą selektywnie magazynowane i przekazywane uprawnionym podmiotom. Ponadto, w miarę możliwości, odpady budowlane i inne (np. ulegające biodegradacji ścinki, małe gałęzie, konary itp.) zagospodarowywane będą na terenie inwestycji. Ziemia z wykopów zostanie w miarę możliwości wykorzystana we własnym zakresie, na terenie inwestycji. W przypadku braku takiej możliwości, będzie ona przekazywana innym podmiotom, uprawnionym do jej przyjęcia i zagospodarowania.

Podczas eksploatacji budowli drogowej mogą okresowo powstawać odpady (np. w formie odpadów biodegradowalnych, niesegregowanych odpadów komunalnych czy odpadów z czyszczenia ulic i placów). Do uregulowania gospodarki odpadami zobowiązany będzie podmiot zarządzający lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego, w

zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym.

Funkcjonowanie wiaduktu będzie związane z powstawaniem wód opadowych i roztopowych, które dzięki spadkom poprzecznym i podłużnym odprowadzane będą za pomocą ścieku podłużnego poza obiekt, do ziemi. Jak wynika z analizy przedstawionej w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w odprowadzanych wodach nie przewiduje się przekroczeń stężeń zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych, określonych w przepisach szczegółowych – tj. w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. *w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego*. W wyniku realizacji przedsięwzięcia, powierzchnia terenów utwardzonych, z których odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe nie ulegnie istotnej zmianie. Mając na uwadze skalę przedsięwzięcia oraz lokalizację obiektu drogowego, nie prognozuje się pogorszenia jakości wód powierzchniowych i podziemnych w wyniku realizacji inwestycji.

Źródłem emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, podczas eksploatacji planowanej inwestycji będzie spalanie paliw w silnikach pojazdów. Poprawa stanu technicznego jezdni wpłynie jednak bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego, co w konsekwencji ograniczy emisje zanieczyszczeń do powietrza oraz emisję hałasu. Mając na uwadze odległą lokalizację najbliższych terenów chronionych akustycznie oraz brak istotnego wzrostu natężenia ruchu drogowego, bezpośrednio w wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, przewiduje się, że eksploatacja wiaduktu, nie spowoduje naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. *w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Realizacja jak i użytkowanie przedmiotowego przedsięwzięcia nie będą powodowały zagrożenia wystąpienia poważnej awarii.

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza:

- obszarami wodno – błotne oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych,
- obszarami wybrzeży,
- obszarami górskimi,
- strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych,
- obszarami na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,
- obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne
- obszarami przylegającymi do jezior,
- uzdrowiskami i obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami form ochrony przyrody, w tym poza obszarami Natura 2000, a także poza terenami cennymi faunistycznie, florystycznie i fitosocjologicznie. Na objętym inwestycją terenie, nie stwierdzono stanowisk ani siedlisk chronionych gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

Teren przewidziany pod przedmiotowe przedsięwzięcie objęty jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego:

- Gminy Namysłów – zatwierdzonym Uchwałą Nr XXV/308/14 Rady Miejskiej w Namysławie z dnia 17 marca 2014 r. (Dz. Urz. Woj. op. z 2014 r., poz. 1094) oraz
- Wsi Rychnów – zatwierdzonym Uchwałą nr XXIII/347/01 Rady Miejskiej w Namysławie z dnia 16 stycznia 2001 r. (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 40, poz. 265 z 18 maja 2001 r.).

Przedsięwzięcie nie spowoduje zmiany zasięgu geograficznego oddziaływania, ani też nie przyczyni się do zmiany oddziaływania na dotychczasową liczbę ludności.

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia (z dala od granic państwa) oraz jego charakter (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w otoczeniu terenu przedmiotowego przedsięwzięcia) inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, po przeanalizowaniu stanowisk organów opiniujących na podstawie otrzymanych opinii, kierując się skalą przedsięwzięcia, usytuowaniem, uwzględniając wszelkie możliwe zagrożenia dla środowiska, Burmistrz Namysłowa w dniu 15.09.2014 r. wydał postanowienie nr GK.6220.9.2014 o odstąpieniu od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia

Obwieszczenie o wydanym postanowieniu w sprawie odstąpienia od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „**Projekt budowlany i wykonawczy rozbiórki istniejącego wiaduktu nad nieczynną linią kolejową PKP i budowy nowego obiektu inżynierskiego w ciągu drogi krajowej nr 39 w km 85 + 775 w m. Kamienna**” zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Namysławie, na stronie internetowej (BIP) tut. Urzędu oraz w miejscu prowadzenia inwestycji.

W toku postępowania administracyjnego nie wpłynęły żadne uwagi, protesty lub wnioski dotyczące planowanej inwestycji. Nie odnotowano aby organizacje ekologiczne zgłosiły chęć uczestniczenia w przedmiotowym postępowaniu.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego poinformowano strony postępowania, że został zgromadzony materiał dowodowy w sprawie wydania przedmiotowej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań w terminie 7 dnia od daty otrzymania pisma.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Ogłoszenie o niniejszej decyzji zostaje umieszczone na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Namysławie, na tablicy ogłoszeń tut. Urzędu oraz w miejscu prowadzenia inwestycji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Opolu, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.) za wydanie niniejszej decyzji pobrano opłatę skarbową w wysokości 205,00 zł 00/100 (słownie: dwieście pięć złotych).

**Z up. Burmistrza
/-/ Andrzej Galla**

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowana inwestycja jest inwestycją celu publicznego i polegać będzie na rozbiórce istniejącego wiaduktu, zlokalizowanego nad nieczynną linią kolejową PKP, a następnie na budowie nowego wiaduktu, w ciągu drogi krajowej 39, w km 85+775, w miejscowości Kamienna, gm. Namysłów. Inwestycja realizowana będzie na działkach ew. nr: 104, 363, 342, 345 obręb Kamienna oraz 62, 216, 218, 219 obręb Rychnów. Ponadto na czas realizacji przedsięwzięcia tereny działek ew. nr: 347, 414 obręb Kamienna i 50, 51, 61/7, 216, 217, 218 obręb Rychnów, wykorzystane zostaną pod realizację tymczasowej drogi objazdowej. Najbliżej usytuowane tereny o charakterze chronionym pod względem akustycznym znajdują się w odległości ok. 500 m od inwestycji.

Głównym celem przedsięwzięcia, jest wymiana znajdującego się w złym stanie technicznym obiektu mostowego. W zakres prac przedmiotowej inwestycji, przewiduje się:

- wycinkę do 9 drzew w pasie drogi,
- budowę tymczasowej drogi objazdowej (zasypanie torowiska, wykonanie nasypu, ułożenie nawierzchni bitumicznej),
- rozbiórkę istniejącego wiaduktu o długości 35 m i szerokości 5 m – nad nieczynną linią kolejową,
- budowę nowego wiaduktu o długości 50-55 m i szerokości jezdni 6-8 m (szerokość w świetle 6-10 m) w ciągu drogi krajowej nr 39,
- wzmocnienie jezdni i korpusu drogi krajowej na odcinku ok. 0,3 km,
- remont rowów drogowych i poboczy na odcinku ok. 1 km,
- rozbiórka drogi tymczasowej, uporządkowanie terenu.

Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia, przyjmuje się poniższe założenia techniczne:

- nowy wiadukt w ciągu drogi krajowej nr 39:
 - klasa techniczna drogi: G,
 - prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h,
 - ilość pasów ruchu: 2 pasy ruchu,
 - szerokość jezdni bitumicznej: 6-8 m,
 - długość odcinka projektowanych robót: ~ 0,3 km
 - długość odcinka przebudowywanej nawierzchni: ~ 0,3 km,
 - klasa obciążenia wiaduktu wg PN-85/S-10030: A,
 - konstrukcja mostu: żelbetowa,
 - długość obiektu: ~ 50-55 m,
 - szerokość w świetle: ~ 6-10 m,
- tymczasowa droga objazdowa
 - ilość pasów ruchu: 2 pasy ruchu,
 - szerokość jezdni bitumicznej: 6-8 m,
 - długość projektowanego odcinka: ~ 0,3 km.

Nowy obiekt zostanie przystosowany na obciążenie klasy A (wg normy PN-85/S-10030) oraz dodatkowo na obciążenie pojazdem specjalnym klasy 150 wg STANG 2021. W ramach

inwestycji przed i za wiaduktem zakłada się wzmocnienie jezdni i korpusu – w celu dowiązania istniejącej niwelety do niwelety na przebudowywanym wiadukcie.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia, sumaryczna powierzchnia wiaduktu ulegnie zmianie z ok. 300 do ok. 400 m².

Sama inwestycja, nie przyczyni się bezpośrednio do zmiany prognozowanego natężenia ruchu.

Na podstawie posiadanej dokumentacji nie stwierdzono możliwego skumulowanego oddziaływania na środowisko.

Na potrzeby realizacji planowanego przedsięwzięcia, wykorzystane zostaną typowe dla procesu budowlanego ilości wody, materiałów budowlanych (np. betonu, mieszanki mineralno – asfaltowej, papy termozgrzewalnej, stali zbrojeniowej itp.), kruszyw, paliw oraz energii, uwarunkowane m. in. rodzajem i jakością wykorzystanego sprzętu technicznego.

W celu ochrony powierzchni gleb, prace rozbiórkowe oraz budowlane, przy użyciu sprzętu ciężkiego, prowadzone będą z właściwą starannością, przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności i ograniczać będą się wyłącznie do terenu budowy oraz wyznaczonych tras poza nim, co pozwoli ograniczyć negatywne oddziaływanie na szatę roślinną (występującą po obu stronach projektowanego pasa drogowego) oraz zminimalizować ryzyko oddziaływań mogących trwale wpłynąć na środowisko wodno – gruntowe. Ponadto, na bieżąco kontrolowany będzie stan techniczny pojazdów i sprzętu budowlanego, w celu ograniczenia możliwości wystąpienia ewentualnych awarii i wycieków do środowiska gruntowo – wodnego.

Podczas prowadzenia robót budowlanych w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpi lokalnie wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza. Uciążliwość ta będzie miała charakter krótkotrwały i ustąpi z chwilą zakończenia prac. Źródłem emisji gazów i pyłów, podczas realizacji planowanej inwestycji będą przede wszystkim maszyny budowlane i pojazdy ciężarowe.

Powstające na terenie zaplecza budowy ścieki socjalno – bytowe, odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych (toalety przenośne), opróżnianych przez uprawnione do tego firmy.

W trakcie realizacji inwestycji na terenie prowadzenia prac budowlanych, mogą wystąpić uciążliwości związane z emisją hałasu, powodowane pracą sprzętu budowlanego. Uciążliwość ta będzie miała jednak charakter krótkotrwały i ustąpi z chwilą zakończenia prac. Mając na uwadze znaczną odległość terenów chronionych pod względem akustycznym, na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się nadmiernej uciążliwości w tym zakresie.

Wytworzone na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady budowlane (tj. przede wszystkim odpady z budowy i przebudowy nawierzchni, robót ziemnych, prac rozbiórkowych oraz modernizacyjnych, itp.) oraz niewielkie ilości odpadów związanych z zapleczem socjalno – bytowym, będą selektywnie magazynowane i przekazywane uprawnionym podmiotom. Ponadto, w miarę możliwości, odpady budowlane i inne (np. ulegające biodegradacji ścinki, małe gałęzie, konary itp.) zagospodarowywane będą na terenie inwestycji. Ziemia z wykopów zostanie w miarę możliwości wykorzystana we własnym

zakresie, na terenie inwestycji. W przypadku braku takiej możliwości, będzie ona przekazywana innym podmiotom, uprawnionym do jej przyjęcia i zagospodarowania.

Podczas eksploatacji budowli drogowej mogą okresowo powstawać odpady (np. w formie odpadów biodegradowalnych, niesegregowanych odpadów komunalnych czy odpadów z czyszczenia ulic i placów). Do uregulowania gospodarki odpadami zobowiązany będzie podmiot zarządzający lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego, w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym.

Funkcjonowanie wiaduktu będzie związane z powstawaniem wód opadowych i roztopowych, które dzięki spadkom poprzecznym i podłużnym odprowadzane będą za pomocą ścieku podłużnego poza obiekt, do ziemi. Jak wynika z analizy przedstawionej w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w odprowadzanych wodach nie przewiduje się przekroczeń stężeń zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych, określonych w przepisach szczegółowych – tj. w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. *w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego*. W wyniku realizacji przedsięwzięcia, powierzchnia terenów utwardzonych, z których odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe nie ulegnie istotnej zmianie. Mając na uwadze skalę przedsięwzięcia oraz lokalizację obiektu drogowego, nie prognozuje się pogorszenia jakości wód powierzchniowych i podziemnych w wyniku realizacji inwestycji.

Źródłem emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, podczas eksploatacji planowanej inwestycji będzie spalanie paliw w silnikach pojazdów. Poprawa stanu technicznego jezdnii wpłynie jednak bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego, co w konsekwencji ograniczy emisję zanieczyszczeń do powietrza oraz emisję hałasu. Mając na uwadze odległą lokalizację najbliższych terenów chronionych akustycznie oraz brak istotnego wzrostu natężenia ruchu drogowego, bezpośrednio w wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, przewiduje się, że eksploatacja wiaduktu, nie spowoduje naruszenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. *w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Realizacja jak i użytkowanie przedmiotowego przedsięwzięcia nie będą powodowały zagrożenia wystąpienia poważnej awarii.

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza:

- obszarami wodno – błotne oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych ,
- obszarami wybrzeży,
- obszarami górskimi,
- strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych,
- obszarami na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,
- obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne
- obszarami przylegającymi do jezior,

- uzdrowiskami i obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie poza granicami form ochrony przyrody, w tym poza obszarami Natura 2000, a także poza terenami cennymi faunistycznie, florystycznie i fitosocjologicznie. Na objętym inwestycją terenie, nie stwierdzono stanowisk ani siedlisk chronionych gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

Przedsięwzięcie nie spowoduje zmiany zasięgu geograficznego oddziaływania, ani też nie przyczyni się do zmiany oddziaływania na dotychczasową liczbę ludności.

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia (z dala od granic państwa) oraz jego charakter (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w otoczeniu terenu przedmiotowego przedsięwzięcia) inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie zakwalifikowano do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 60 - rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213 poz. 1397).

Teren przewidziany pod przedmiotowe przedsięwzięcie objęty jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego:

- Gminy Namysłów – zatwierdzonym Uchwałą Nr XXV/308/14 Rady Miejskiej w Namysławie z dnia 17 marca 2014 r. (Dz. Urz. Woj. op. z 2014 r., poz. 1094) oraz

Wsi Rychnów – zatwierdzonym Uchwałą nr XXIII/347/01 Rady Miejskiej w Namysławie z dnia 16 stycznia 2001 r. (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 40, poz. 265 z 18 maja 2001 r.).