

określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone”, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 ww. rozporządzenia, tj. „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”.

Treść niniejszej opinii przygotowana została w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz wiedzę własną organu.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów i uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej 3547W Iłża - Antoniów na odcinku o długości 3,8 km. Inwestycja zlokalizowana będzie na działkach położonych w obrębie 1 Iłża oraz obrębie 4 Chwałowice, gmina Iłża.

Rozbudowywany odcinek drogi przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej, cmentarza, zabudowy usługowej oraz gruntów rolnych, lasów oraz kompleksów stawowych. W odległości około 24 m w najbliższym miejscu przepływa rzeka Iłżanka.

Droga powiatowa nr 3547W rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 747. W pasie drogowym znajdują się następujące sieci infrastruktury: wodociąg, kabel energetyczny, napowietrzne sieci energetyczne, kabel teletechniczny i gazociąg.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną oraz pobocza gruntowe. Jezdnia asfaltowa w przekroju szlakuowym po obu stronach ograniczona jest poboczem o szerokości 1,0 m, w przekroju ulicznym ograniczona jednostronnie lub obustronnie krawężnikiem. Istniejąca droga nie posiada kanalizacji deszczowej. Odwodnienie drogi odbywa się w sposób nieuregulowany tj. powierzchniowo na pobocza, oraz odcinkowo do rowów przydrożnych, które są w znacznym stopniu zamulone i niedrożne.

W ramach inwestycji planowane jest wykonanie:

- nawierzchni jezdni o konstrukcji złożonej z 5 cm warstwy ścieralnej, 6 cm warstwy wiążącej, 7 cm warstwy podbudowy zasadniczej, wykonanych z mieszanek mineralno-bitumicznych, 20 cm podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz ewentualnie 15 cm warstwy z piasku;
- ścieżki rowerowej i ciągu pieszo-rowerowego (na ulicy Staromiejskiej o szerokość do 2,5 m) o konstrukcji złożonej z 8 cm kostki brukowej betonowej, 3 cm podsypki cementowo-piaskowej i 15 cm podbudowy gruntu stabilizowanego cementem 5 MPa;
- zjazdów indywidualnych do zabudowanych posesji o konstrukcji złożonej z 8 cm kostki brukowej betonowej, 3 cm podsypki cementowo-piaskowej, 20 cm podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz 10 cm warstwy z piasku;
- zjazdów indywidualnych do pól uprawnych o konstrukcji złożonej z 20 cm nawierzchni z tłucznia 0-63,0 mm oraz 10 cm podbudowy pomocniczej z gruntu stabilizowanego cementem 2,5 MPa;
- odwodnienia drogi, w szczególności: oczyszczenia i wyprofilowania istniejących rowów drogowych, budowę nowych rowów i wpustów kanalizacji deszczowej z przykanalikami oraz zbiorników infiltracyjno-retencyjnych;
- konserwacji i rozbudowy istniejących przepustów zlokalizowanych pod koroną drogi, a także dostosowane ich do potrzeb pokonywania przeszkody przez płazy i gady;
- kładki stalowej opartej na dwóch przyczółkach żelbetowych nad rowem melioracyjnym w ciągu ścieżki rowerowej;



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

Radom, dnia 14 grudnia 2016 r.

[Signature]
22/12/16
[Initials]

WOOS-I.4240.1720.2016.JC

**Burmistrz Iłży
Rynek 11
27-100 Iłża**

OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, a także ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 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 2016 r., poz. 71), nawiązując do pisma Burmistrza Iłży z dnia 28 listopada 2016 r. znak: RGN.6220.11.2016.2 i z dnia 12 grudnia 2016 r. znak: RGN.6220.11.2016.4, po przeanalizowaniu wniosku z dnia 21 listopada 2016 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia,

wyrażam opinię, że

dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej Nr 3547W Iłża – Antoniów wraz z budową ścieżki rowerowej, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynął wniosek Burmistrza Iłży z dnia 28 listopada 2016 r. znak: RGN.6220.11.2016.2, w sprawie wydania opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenia zakresu ewentualnego raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej Nr 3547W Iłża – Antoniów wraz z budową ścieżki rowerowej.

Do wystąpienia Burmistrza Iłży dołączono: wniosek z dnia 21 listopada 2016 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz załącznikami oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia. Pismem z dnia 12 grudnia 2016 r. znak: RGN.6220.11.2016.4 Burmistrz Iłży poinformował, że mylnie wpisano nazwę przedsięwzięcia, zamiast „przebudowa drogi powiatowej Nr 3547W Iłża - Antoniów wraz z budową ścieżki rowerowej”, powinno być zgodnie z ww. wnioskiem z dnia 21 listopada 2016 r. „rozbudowa drogi powiatowej Nr 3547W Iłża - Antoniów wraz z budową ścieżki rowerowej”.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), takich jak „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

Ze względu na charakter i niewielką skalę przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte w przedłożonych dokumentach potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji.


e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W fazie eksploatacji będą występowały oddziaływania spowodowane emisją hałasu i substancji do powietrza, spowodowane ruchem pojazdów. W wyniku planowanej inwestycji nie przewiduje się istotnego wzrostu oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego.

Po przeprowadzonej analizie przedłożonych materiałów oraz biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, wyrażono niniejszą opinię.

Niniejsza opinia nie zwalnia inwestora/wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Warszawie


Marcin Langer
Naczelnik Wydziału
Spraw Terenowych w Radomiu

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa

Do wiadomości:

Pełnomocnik inwestora – Wiesław Jeziorski

awarii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, gdy w przypadku kolizji drogowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, materiały te zostaną uwolnione do środowiska. Poprawa stanu technicznego drogi zdecydowanie zmniejszy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia w porównaniu z sytuacją obecną.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

W sąsiedztwie przedmiotowej drogi przepływa rzeka Ilżanka oraz znajdują się zbiorniki wodne (stawy). Ponadto, z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w miejscu realizacji inwestycji do głębokości 2,0 m p.p.t. nie stwierdzono występowania wód gruntowych.

b) obszary wybrzeży:

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi i w sąsiedztwie terenów leśnych.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji występowały strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie Obszaru Chronionego Krajobrazu Ilża-Makowiec, ustanowionym Rozporządzeniem Nr 41 Wojewody Mazowieckiego z dnia 5 maja 2005 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Ilża - Makowiec (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 105, poz. 2948, ze zm.). Najbliższy obszar Natura 2000, obszar specjalnej ochrony siedlisk Pakosław PLH140015, zlokalizowany jest w odległości około 6,0 km.

Biorąc pod uwagę niskie wartości przyrodnicze terenu objętego wnioskiem, sposób wykorzystania terenu oraz zakres i skalę przedsięwzięcia, ze względu na ochronę przyrody nie zachodzi konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

Po przeprowadzeniu analizy informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, stwierdza się, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia zarówno w sposób bezpośredni, jak również pośredni nie będzie skutkowała wystąpieniem znaczących negatywnych oddziaływań na przyrodę i krajobraz ww. obszaru chronionego krajobrazu oraz na ww. obszar Natura 2000 Pakosław PLH140015, jak również na spójność całej Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, a także na środowisko przyrodnicze oraz na inne obszarowe formy ochrony przyrody.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Ilża (obszar wiejski) wynosi 43 osób/km² (wg danych GUS z 2015 r.).

- przebudowy linii energetycznej kolidującej z planowanym ciągiem pieszo-rowerowym.
- Po rozbudowie przedmiotowa droga będzie miała następujące parametry:
- klasa techniczna drogi: Z;
 - jezdnia – jednoprzestrzenna dwupasowa o szerokości 6,0 m;
 - kategoria ruchu: KR 3;
 - chodnik o szerokości 1,25 – 2,0 m (lokalnie);
 - ciąg pieszo-rowerowy o szerokości do 2,5 m;
 - ścieżka rowerowa o szerokości 2,0 m;
 - prędkość projektowa $V_p=50$ km/h dla terenów zabudowanych i $V_p=70$ km/h dla terenów niezabudowanych;
 - pobocze gruntowe z tłucznia o szerokości 1 m;
 - odwodnienie drogi – rowy przydrożne i wpusty kanalizacji deszczowej.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie:

Planowana inwestycja będzie częściowo powiązana z innymi przedsięwzięciami (drogi). Jednak z uwagi na charakter przedsięwzięcia inwestycja nie spowoduje kumulacji oddziaływania z innymi przedsięwzięciami, które mogłyby istotnie negatywnie oddziaływać na środowisko.

c) wykorzystania zasobów naturalnych:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że do realizacji inwestycji zużywane będą materiały budowlane, takie jak: mieszanki mineralno-bitumiczne, piasek, tłuczeń i inne materiały powszechnie stosowane w budownictwie drogowym. Wszystkie wykorzystane surowce, materiały, energia i woda potrzebne będą jedynie w czasie wykonania robót budowlanych. W okresie eksploatacji obiektu nie przewiduje się bieżącego wykorzystania wody, surowców, paliw oraz energii.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

W trakcie realizacji inwestycji w analizowanym rejonie wystąpią okresowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały, ograniczony zasięg i będą minimalizowane poprzez zastosowanie sprzętu sprawnego technicznie i odpowiednią organizację robót budowlanych (m.in. prace jedynie w porze dnia). Wytworzone odpady gromadzone będą selektywnie w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem i odbierane przez uprawnione podmioty.

Ścieki bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i sukcesywnie wywożone przez podmioty do tego uprawnione.

Eksploatacja przedsięwzięcia wiązała się będzie z emisjami substancji do powietrza oraz hałasu, pochodzącymi z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń substancji ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Budowa nowej nawierzchni bitumicznej drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i substancji do powietrza poprzez zwiększenie płynności ruchu pojazdów. Ze względu na małą skalę przedsięwzięcia nie będzie ono wpływać znacząco negatywnie na zmiany klimatu.

Budowa nowych odcinków rowów, odmulenie istniejących, budowa wpustów z osadnikami poprawi spływ wód opadowych i roztopowych z przedmiotowej drogi. Ścieki deszczowe, będą podczyszczane w osadnikach projektowanych wpustów, trawiastych rowach przydrożnych oraz zbiornikach retencyjno-infiltracyjnych. Zapewni to ich podczyszczenie do poziomu wymaganego przez Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2014 poz. 1800).

e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoż. i bhp minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii. Istnieje jednak możliwość wystąpienia