

Iłża, dnia 16 stycznia 2017 r.

RGN.6220.11.2016.8

### **D e c y z j a** **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego ( Dz. U. z 2015 r. poz. 23, ze zm. ), w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 i art. 85 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 2016 r. poz. 353 ze zm., zwanej dalej „ustawą o oś”), 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 określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. 2016 r. poz. 71, ze zm. ), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 21 listopada 2016 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia,

#### **stwierdzam**

**brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej Nr 3547W Iłża – Antoniów wraz z budową ścieżki rowerowej.**

#### **UZASADNIENIE**

W dniu 28 listopada 2016 r. na wniosek złożony przez Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Radomiu reprezentowany przez pełnomocnika – Wiesława Jeziorskiego, Burmistrz Iłży wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi powiatowej Nr 3547W Iłża – Antoniów wraz z budową ścieżki rowerowej.

Do wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia, mapę ewidencyjną z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek oraz wersję elektroniczną wniosku na płycie CD.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych 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 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 § 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.

W związku z powyższym zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy „ooś” organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Radomiu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, ( dalej jako „Regionalny Dyrektor” ) o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor opinią z dnia 14 grudnia 2016 r., znak: WOOŚ-I.4240.1720.2016.JC wyraził opinię, że dla planowanej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu opinią sanitarną z dnia 16.12.2016 r., znak: ZNS.712– 95/16, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższej inwestycji zgodnie z ustawą ooś.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łączne uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy „ooś”, zwłaszcza rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko, Burmistrz Iłży odstąpił od obowiązku 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 Nr 3547W Iłża – Antoniów wraz z budową ścieżki rowerowej. Inwestycja zlokalizowana będzie na działkach położonych obrębzie 1 – Iłża oraz w obrębzie 4 – Chwałowice, gmina Iłża.

Rozbudowywany odcinek drogi przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej, cmentarza, zabudowy usługowej oraz gruntów rolnych, lasów i 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 szlakowym po obu stronach ograniczana 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 nieregularny 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 szerokości do 2,5 m ) o konstrukcji złożonej z 8 cm kostki brukowej, 3 cm podsypki cementowo – piaskowej i 15 cm podbudowy stabilizowanego cementu 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 dostosowanie ich do potrzeb pokonywania przeszkody przez płazy i gady;
- kładki stalowej opartej na dwóch przyczółkach żelbetonowych nad rowami melioracyjnym w ciągu ścieżki rowerowej;
- 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 1m;
- 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 przedłożonej dokumentacji 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 wykorzystywane 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 przebudowy drogi 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. pracę jedynie w porze dziennej). Wytworzone odpady będą gromadzone selektywnie w wyznaczonych miejscach w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem (oznakowane kontenery i pojemniki ) 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, 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 podczyszczanie 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. z 2014 r. 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 awarii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, gdy w przypadku kolizji drogowych pojazdów przewożących 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 Iłzanka oraz znajdują się zbiorniki wodne (stawy). Ponadto, z karty informacyjnej 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 śródlądowych:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia 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 sieci Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Przedmiotowa inwestycja położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie Obszaru Chronionego Krajobrazu Iłża – Makowiec, ustanowionym rozporządzeniem Nr 41 Wojewody Mazowieckiego z dnia 5 maja 2005 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Iłża – 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 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 nie wynika, aby w miejscu realizacji oraz w jej pobliżu występowały obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

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

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby inwestycja była realizowana w miejscu występowania obszarów, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Iłża ( obszar wiejski ) wynosi około 43 os/km<sup>2</sup> ( wg danych GUS z 2015 r. ).

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:

Na podstawie przedstawionej w przedłożonej dokumentacji charakterystyki przedsięwzięcia ( skali, rodzaju i lokalizacji inwestycji ) można stwierdzić, że w związku z jego realizacją nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości i 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 odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia mają charakter tymczasowy 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.

**4. Integralną częścią decyzji jest załącznik nr 1, będący charakterystyką planowanego przedsięwzięcia.**

Zgodnie z art. 10 § 1 K.p.a. organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego strony nie wniosły żadnych uwag i zastrzeżeń, co do sposobów i warunków rozstrzyganych niniejszą decyzją.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łączne uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy „oos”, mając na uwadze brak sprzeciwu stron biorących udział w postępowaniu, Burmistrz Iłży odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, że zamierzone przedsięwzięcie nie będzie generować znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko, a w szczególności obszary Natura 2000, nie spowoduje zmiany standardów jakości oraz nie wprowadzi nowych czynników wpływających degradująco na środowisko, orzeczono jak w osnowie decyzji.

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

## POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Radomiu za pośrednictwem Burmistrza Iłży w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy „oos” decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji określonych w art. 72 ust.1 pkt 1 - 22 ww. ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później, niż przed upływem czterech lat od dnia, kiedy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Termin, o którym mowa powyżej może ulec wydłużeniu o kolejne 2 lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ( art. 72 ust. 4 ustawy „oos”).

Decyzja niniejsza jako  
niezaskarżona jest prawomocna  
Iłża, dn. 14.02.2017.  
BURMISTRZ IŁŻY  
Andrzej Moskwa

Burmistrz Iłży  
Andrzej Moskwa

### Załączniki:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy „oos”.

### Otrzymują:

1. Strony postępowania poprzez obwieszczenie na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Iłży, na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miejskiego w Iłży i w sołectwie Chwałowice.
2. Pan Wiesław Jeziorski – pełnomocnik;
3. Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Radomiu;
4. aa.

### Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu.
2. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie, Wydział Spraw Terenowych II w Radomiu.



**Załącznik Nr 1 do decyzji z dnia 16 stycznia 2016 r., znak: RGN. 6220.11.2016.8**  
**Charakterystyka przedsięwzięcia.**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej Nr 3547W Iłża – Antoniów wraz z budową ścieżki rowerowej. Inwestycja zlokalizowana będzie na działkach położonych obrębnie 1 – Iłża oraz w obrębnie 4 – Chwałowice, gmina Iłża.

Rozbudowywany odcinek drogi przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej, cmentarza, zabudowy usługowej oraz gruntów rolnych, lasów i 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 ograniczana 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 nieregularny 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 szerokości do 2,5 m ) o konstrukcji złożonej z 8 cm kostki brukowej, 3 cm podsypki cementowo – piaskowej i 15 cm podbudowy stabilizowanego cementu 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 dostosowanie ich do potrzeb pokonywania przeszkody przez płazy i gady;
- kładki stalowej opartej na dwóch przyczółkach żelbetonowych nad rowami melioracyjnym w ciągu ścieżki rowerowej;
- 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 1m;
- odwodnienie drogi – rowy przydrożne i wpusty kanalizacji deszczowej.

Przedmiotowa inwestycja położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie Obszaru Chronionego Krajobrazu Iłża – Makowiec, ustanowionym rozporządzeniem Nr 41 Wojewody Mazowieckiego z dnia 5 maja 2005 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Iłża – 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 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.



Burmistrz Iłży  
*Andrzej Moskwa*



Data niniejsza jako  
niezasadnicza jest prawomocna  
Iłża, dn. 14 02 2017

Burmistrz Iłży  
*Andrzej Moskwa*