

Karta informacyjna przedsięwzięcia

zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 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 (tj.: Dz. U. 2016 r. poz. 353)

dla zadania pn. **Przebudowa drogi powiatowej nr 1303K Zawierzbie – Kozłów – Szczucin** polegająca na budowie ścieżki rowerowej w km 7+275,00 – 10+910,00; 11+885,00 – 14+614,22 oraz 15+775,14 – 24+300,00"

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

1.1 Rodzaj i skala przedsięwzięcia

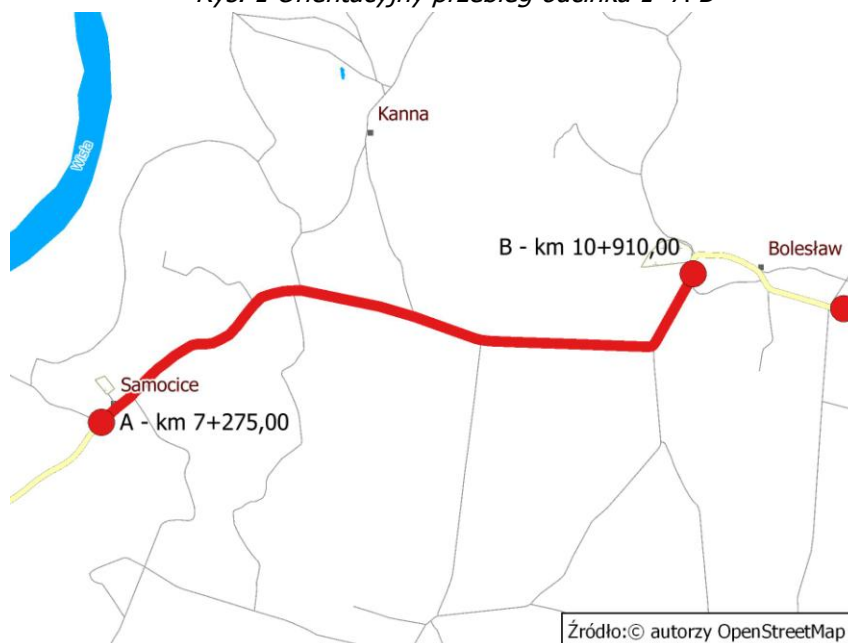
Inwestycja polegać będzie na: przebudowa drogi powiatowej nr 1303K Zawierzbie – Kozłów – Szczucin polegająca na budowie ścieżki rowerowej w km 7+275,00 – 10+910,00, 11+885,00 – 14+614,22 oraz 15+775,14 – 24+300,00".

Przedsięwzięcie obejmuje budowę ścieżki rowerowej na odcinku około 14890,1 m o szerokości 2 m. Ścieżka rowerowa będzie budowana w trzech odcinkach wraz z infrastrukturą towarzyszącą (obiekty inżynierskie, miejsca odpoczynku).

Ścieżka rowerowa:

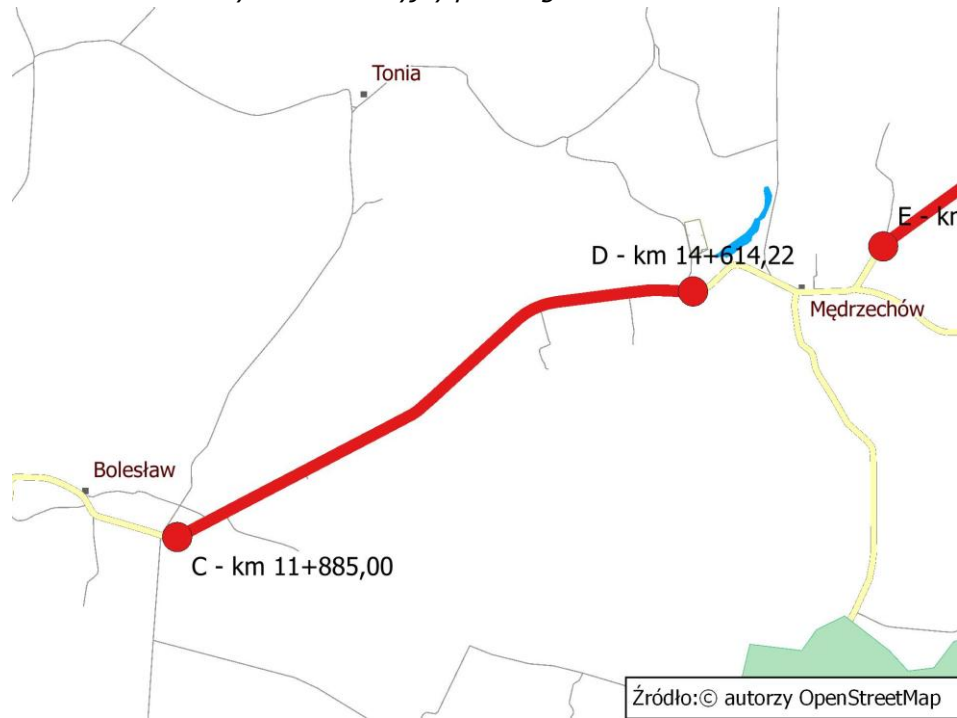
- Odcinek 1- 3635 m w kilometrażu 7+275,00 – 10+910,00 drogi powiatowej nr 1303K Zawierzbie – Kozłów – Szczucin.

Rys. 1 Orientacyjny przebieg odcinka 1 "A-B"



- Odcinek 2- 2729,22 m w kilometrażu 11+885,00 – 14+614,22 drogi powiatowej nr 1303K Zawierzbie – Kozłów – Szczucin.

Rys. 2 Orientacyjny przebieg odcinka 2 "C-D"



- Odcinek 3- 85245 m w kilometrażu 15+775,14 – 24+300,00 drogi powiatowej nr 1303K Zawierzbie – Kozłów – Szczucin.

Rys. 3 Orientacyjny przebieg odcinka 3 "E-F"



Przy planowanych ścieżkach zostanie zlokalizowane 4 miejsca odpoczynku wyposażone w elementy małej architektury takie jak: ławostół – 1 szt., stojak na rowery 1szt.(w miejscowości Mędrzechów 2 szt.), kosz na śmieci – 2 szt.(w Mędrzechowie oraz Bolesławiu 3 szt.), tablice informacyjna z mapą trasy, zestaw do ćwiczeń, stojak na przewodniki

Powstaną one w poniższych kilometrażach drogi powiatowej:

- Miejsce odpoczynku 1 (km 7+496,27),
- Miejsce odpoczynku 2 (km 11+010,69),
- Miejsce odpoczynku 3 (km 14+899,57),
- Miejsce odpoczynku 4 (km 21+572,91),

W ramach zadania wykonane zostaną zjazdy indywidualne o szerokości 3-5 m, oraz wydłużony zostanie przepust drogowy Ø50 w km 19+195,93.

Istniejący rów odwadniający drogę powiatową 1303K zostanie dostosowany do projektowanych tras rowerowych.

Na odcinkach projektowanej ścieżki rowerowej gdzie rów odwadniający znajduje się bliżej krawędzi jezdni i uniemożliwił by budowę ścieżki o szerokości 2 m, rów odwadniający zostanie przesunięty w ramach istniejącego pasa drogowego, a w miejscach gdzie będzie to niemożliwe(zbyt wąski pas drogowy po wybudowaniu ścieżki rowerowej) zostanie przykryty wraz z zastosowaniem kanalizacji deszczowa oraz separatorami. Kanalizacja będzie odprowadzać wodę to otwartych rowów odwadniających drogę powiatową.

W pozostałych przypadkach, gdy rów odwadniający nie będzie przeszkadzał w budowie ścieżki, inwestycja nie będzie ingerować w położenie istniejącego rowu odwadniającego drogę powiatową.

Tabela poniżej przedstawia odcinki na których należy wykonać poszczególne prace wymienione powyżej.

Kilometraż	Przykrycie rowu wykonanie kolektora kanalizacji deszczowej długość [m]	Przesunięcie rowu długość [m]	Zabezpieczenie skarp [m]	Wydłużenie przepustu		Zjazdy do przebudowy			
				Długość [m]	Ilość [szt.]	Publiczny		Indywidualny	
						Ilość [szt.]	Długość [m]	Ilość [szt.]	Długość [m]
7+949,04 - 8+004,06	55,02								
10+323,60 - 10+914,64	591,04								
20+815,52 - 20+966,41	150,89								
22+958,89 - 23+204,63	245,74								
14+000,31 - 14+467,67		467,36						8	36
18+653,90 - 18+772,20		118,3						3	13,5
21+122,40 - 22+756,93		1634,53				2	25,5	17	87,5
22+925,10 - 22+958,89		33,79						2	8,5
23+204,89 - 23+488,90		284,01				1	8	2	8
23+602,00 - 23+790,71		188,71							
23+928,72 - 24+162,43		233,71							
8+534,23 - 8+516,14			18,09						
8+978,03 - 9+039,62			61,59						
11+885,00 - 11+934,57			49,57						
12+054,55 - 12+125,90			71,35						
14+471,67 - 14+614,22			142,55						
18+210,77 - 18+653,90			443,13						
18+772,20 - 18+918,88			146,68						
19+630,22 - 19+676,04			45,82						
19+909,75 - 20+126,73			216,98						
20+694,32 - 20+803,42			109,1						
20+971,41 - 21+151,40			179,99						
22+829,07 - 22+925,10			96,03						
19+195,93				2,2	1				
suma	1042,69	2960,41	1580,88	1,1	1	3	33,5	34	153,5

Tabela poniżej przedstawia wyniki inwentaryzacji zieleni. Wymienione poniżej drzewa/ krzewy nie wchodzą w bezpośrednią kolizję z projektowaną drogą rowerową, jednak przebudowa elementów infrastruktury drogowej może wymagać ich wycięcia. Przed wycięciem zostaną uzyskane niezbędne pozwolenia.

L.p.	Nazwa	Obwód [cm] powierzchnia [m2]	Kilometraż
1.	Lipa szerokolistna	194	9+357,49
2.		265	9+363,88
3.	Sosna czarna	104	16+679,65
4.	Modrzew europejski	70	20+226,06
5.	Wierzba biała	90	21+457,47
6.	Dąb bezszypułkowy	118	21+511,07
7.	Olsza Czarna	45	22+075,65
		53	
		57	
8.		44	22+078,65
		58	
9.		58	22+091,65
		49	
		42	
10.		46	22+097,65
		40	
11.		69	22+101,65
		70	
		30	
		32	
		40	
		43	
12.		37	22+103,65
		42	
13.		30	22+115,65
		36	
14.		46	22+119,65
		80	
		94	
15.		68	22+267,70 - 22+297,56
16.		80	
17.		80	
18.		67	
19.		87	
20.		82	
21.		33	
22.		70	
23.		97	
24.	77		
25.	63		
26.	70		
27.	72		
28.	88		
29.	52		
30.	76		
31.	82		
32.	80		
		105	

33.	Czereśnia	48	22+347,66
34.	Świerk pospolity	52	22+373,91
35.	Leszczyna pospolita - krzew	powierzchnia - 0,5m2	22+405,83
36.	Wierzba biała	113	22+427,14
37.	Olsza czarna skupisko drzew	powierzchnia - 115m2	22+462,22 - 22+521,81
38.	Krzewy, zarośla olsza czarna	powierzchnia - 24m2	22+521,81 - 22+536,25
39.	Brzoza brodawkowata	122	22+562,40
40.		140	24+116,35

Zgodnie z Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko(Dz.U. 2016. tekst jednolity) inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

1.2 Usytuowanie przedsięwzięcia.

- Miejscowości: Samocice, Kanna, Bolesław, Grądy, Mędrzechów, Kupienin, Wójcina, Delastowice, Lubasz, Szczucin.
- Gminy: Bolesław, Mędrzechów, Szczucin.
- Powiat dąbrowski
- Województwo małopolskie

Projektowana ścieżka rowerowa znajduje się na działkach ewidencyjnych:

NAZWA ODCINKA	NUMER EWIDENCYJNY DZIAŁKI	JEDNOSTKA EWIDENCYJNA	OBRĘB EWIDENCYJNY
ODCINEK 1	838	BOLESŁAW	SAMOCICE
	718		KANNA
	215		KANNA
	726		KANNA
	1000		BOLESŁAW
	1031/4		BOLESŁAW
	1001		BOLESŁAW

NAZWA ODCINKA	NUMER EWIDENCYJNY DZIAŁKI	JEDNOSTKA EWIDENCYJNA	OBRĘB EWIDENCYJNY
ODCINEK 2	1001	BOLESŁAW	BOLESŁAW
	90	MĘDRZECHÓW	GRĄDY
	462		MĘDRZECHÓW

NAZWA ODCINKA	NUMER EWIDENCYJNY DZIAŁKI	JEDNOSTKA EWIDENCYJNA	OBRĘB EWIDENCYJNY
ODCINEK 3	462	MĘDRZECHÓW	MĘDRZECHÓW
	618		KUPIENIN
	177		WÓJCINA
	143	SZCZUCIN	DELASTOWICE
	205		LUBASZ

Tereny pod lokalizację inwestycji o charakterze budowlanym różnią się między sobą stanem zagospodarowania co przedstawiono poniżej:

1. **Odcinek 1** – swój początek bierze w km 7+275,00 drogi powiatowej 1303K przy istniejącej kapliczce zlokalizowanej przy skrzyżowaniu drogi powiatowej z drogą gminną 180467. Trasa ścieżki prowadzi przez tereny sołectw Samocice oraz Bolesław w gminie Bolesław. Są to w większości obszary niezabudowane. Lokalizację przedsięwzięcia stanowić będzie lewa strona pasa drogowego DP 1303K.
2. **Odcinek 2** – trasa ścieżki wytyczona została wytyczona wzdłuż lewej krawędzi jezdni drogi powiatowej nr 1303K łączącej miejscowości Bolesław oraz Mędrzechów o długości ok 2729 m. W większości jest to teren niezabudowany. Odwodnienie jezdni realizowane jest poprzez rów przydrożny.
3. **Odcinek 3** – projektowana ścieżka została poprowadzona tak jak 2 ww. odcinki wzdłuż lewej krawędzi jezdni drogi powiatowej nr 1303K. W większości przebiega w terenie niezabudowanym. Odwodnienie realizowane również do przydrożnego rowu.

Połączenie poszczególnych odcinków realizowane będzie poprzez DP 1303K w ruchu ogólnym.

Miejsca odpoczynku zlokalizowane zostaną na działkach ewidencyjnych:

MIEJSCE ODPOCZYNKU	NUMER EWIDENCYJNY DZIAŁKI	JEDNOSTKA EWIDENCYJNA	OBRĘB EWIDENCYJNY
1	910	BOLESŁAW	SAMOCICE
2	379	BOLESŁAW	BOLESŁAW
3	462	MĘDRZECHÓW	MĘDRZECHÓW
4	222/2, 222/1	SZCZUCIN	DELASTOWICE

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

Planowana ścieżka służyć ma do komunikacji rowerowej. Lokalnie na trasie przewidziane są przejazdy o wzmocnionej konstrukcji do posesji prywatnych oraz przepusty drogowe. Całkowita powierzchnia ścieżki wynosić będzie 29780,2 m² w tym zjazdy 1485 m², powierzchnia miejsc odpoczynku wynosić będzie około 500 m².

Planowana ścieżka rowerowa realizowana będzie w pasie drogowym. wzdłuż drogi powiatowej nr 1303K. Ścieżki rowerowe na całej długości będą dwukierunkowe (o szerokości 2,0 m) i oddzielone od istniejącej jezdni drogi powiatowej za pomocą separatorów ruchu U-25a.

Ścieżka wraz z miejscami odpoczynku powstanie na obszarze stanowiącym pobocze drogi nr 1303K. Teren ten jest głównie porośnięty trawami oraz chwastami. Miejscami występują zakrzaczenia i pojedyncze drzewa.

Planowana inwestycja znajduje się w zasięgu trzech obszarów jednolitych części wód powierzchniowych:

„Wisła od Dunajca do Wisłoki” (kod jcw. PLRW20002121799), która klasyfikowana jest jako silnie zmieniona część wód Wg przeprowadzonej klasyfikacji stanu ekologicznego i chemicznego rzek w JCW jej stan ekologiczny został oceniony jako zły. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej jcw zostało określone jako: zagrożona.

„Rów Odmęcki” (kod jcw. PLRW20002621732), która klasyfikowana jest jako naturalna część wód Wg przeprowadzonej klasyfikacji stanu ekologicznego i chemicznego rzek w JCW jej stan ekologiczny został oceniony jako zły. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej jcw zostało określone jako: zagrożona.

„Kanał Zyblikiewicza” (kod jcw. PLRW20002621729), która klasyfikowana jest jako sztuczna część wód Wg przeprowadzonej klasyfikacji stanu ekologicznego i chemicznego rzek w JCW jej stan ekologiczny został oceniony jako dobry. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej jcw zostało określone jako: zagrożona.

Inwestycja lokalizowana jest w obrębie Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) nr 139 (GW2200139). Według przeprowadzonego „Monitoringu stanu chemicznego oraz oceny stanu jednolitych części wód podziemnych w latach 2012-2014” stan wód podziemnych dla tej części JCWPd oceniono jako dobry. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej jcw zostało określone jako: niezagrożona.

Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły ustala następujące cele środowiskowe - dla jednolitych części wód, będących obecnie w bardzo dobrym stanie/potencjale ekologicznym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu/potencjału. Ponadto dla naturalnych części wód jako cel określa się osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego, a dla silnie zmienionych i sztucznych części wód – co najmniej dobrego potencjału ekologicznego.

Wody opadowe ze ścieżek rowerowych będą odprowadzane do istniejących lub przesuniętych rowów przydrożnych. Tym samym inwestycja nie będzie miała wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

Zgodność inwestycji z zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego:

Teren przeznaczony pod inwestycję nie jest aktualnie objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego. Przedsięwzięcie będzie realizowane jedynie w ramach istniejących pasów drogowych.

3. Rodzaj technologii.

Planowana inwestycja będzie polegała na:

- roboty przygotowawcze – w tym zdjęcie humusu, wykonanie nasypu,
- wycinka (ewentualna) kolidujących drzew,
- wykonanie zjazdów,
- demontaż i powtórny montaż barier,
- odsunięcie rowu odwadniającego,
- odcinkowe przykrycie rowu odwadniającego
- wykonanie peronów przystankowych,
- wykonanie nawierzchni ścieżki,
- ustawienie separatorów ruchu E-25a,
- wykonanie oznakowania drogowego poziomego i pionowego

Planuje się wykonanie ścieżki rowerowej o następującej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S h=4 cm,

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego h = 5
- podbudowa tłuczniowa 0/31,5mm h=15 cm,
- warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego h=10 cm,
- podłoże gruntowe lub nasyp wg PN-S-02205

W miejscach występowania zjazdów na pola i prywatne posesje planuje się wzmocnioną konstrukcję:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S h=4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego h = 5,
- podbudowa tłuczniowa warstwa górna 0/31,5mm h=15 cm,
- podbudowa tłuczniowa warstwa dolna 0/63mm h=20 cm,
- warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego h=10 cm,
- nadsypka nad rurą PCV PROCOR 40 cm,
- rura PCV PROCOR Ø400 pod zjazdem i przedłużenie rowu,
- ścianka czołowa przepustu Ø400 prefabrykowana,
- obłożenie ścianki czołowej przepustu brukowcem z kamienia polnego 16/20cm na ławie betonowej C8/10 h-10 cm,
- podłoże gruntowe lub nasyp wg PN-S-02205,
- ograniczenie zjazdu opornik drogowy 12*25*100 na ławie betonowej z oporem C12/15,

Nawierzchnia asfaltowa planowana jest na szerokości 2,0 m .Wykonane zostanie odwodnienie powierzchniowe za pomocą jednostronnego spadku poprzecznego 2,50% w stronę rowu. Planowane prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii dla prac drogowych, remontowo-budowlanych w sposób ręczny i mechaniczny. Zastosowane materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz będą posiadał wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Wariant zero.

Obecnie ruch rowerowy odbywa się ciągiem drogi powiatowej nr 1303K. Brak budowy ścieżki powodować będzie dalszą konieczność poruszania się rowerzystów droga powiatową co przy znacznym ruchu transportu ciężarowego tym ciągiem stwarza duże zagrożenie dla rowerzystów.

Wariant technologiczny

Budowa ścieżki rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej o tej samej szerokości, jednakże, na powierzchni z kostki występują od 4 do 6 razy większe opory toczenia niż w przypadku asfaltu, również kostka brukowa ma tendencję do zapadania się po pewnym czasie, a w szczelinach często wyrasta trawa. Również droga z kostki ma zdecydowanie mniejszą przyczepność niż droga asfaltowa co powoduje, że wydłuża się droga hamowania, dlatego też wybrano wariant o nawierzchni bitumicznej

Wariant lokalizacyjny

Nie przewiduje się innych wariantów lokalizacyjnych

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

Na potrzeby przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii.

W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia ścieżki rowerowej, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody.

Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Woda potrzebna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Poniżej podano przewidywane ilości wykorzystanych materiałów:

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi około: **1500 m³**

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi około:

- Asfalt: **2792,7 m³**,
- Kruszywo : **4667,1 m³**,
- Materiał nasypowy: **3178,1 m³**.

W fazie eksploatacji ścieżki nie będą zużywane żadne materiały, paliwa oraz energie

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

Mogące wystąpić oddziaływania na środowisko zostaną zminimalizowane poprzez zastosowanie szeregu rozwiązań technicznych na etapie realizacji przedsięwzięcia, w fazie eksploatacji nie będzie występować wpływ na .

6.1. Ograniczenie oddziaływania na środowisko na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie budowy przewiduje się następujący zakres zadań:

- wyodrębnienie i zorganizowanie miejsca na gromadzenie odpadów z zastosowaniem selekcji,
- wywóz odpadów z terenu inwestycji po nagromadzeniu ich do 1 tony,
- miejsce gromadzenia odpadów oddzielone od gruntu szczelną membraną,
- zabezpieczenie na czas budowy tymczasowych łaźni oraz sanitariatów ze szczelnymi zbiornikami na ścieki,
- w trakcie prowadzenia robót, na placu budowy planuje się zabezpieczenie istniejących drzew i krzewów (które znajdować będą się stosunkowo blisko prowadzonych prac)

6.2. Ograniczenie oddziaływania na środowisko na etapie eksploatacji.

Podczas eksploatacji tras rowerowych nie przewiduje się negatywnego wpływ na środowisko.

Realizacja zadania będzie miała wpływ na natężenie ruchu samochodów odbywający się na drodze, co z kolei będzie skutkowało większą płynnością ruchu pojazdów samochodowych. Przewiduje się, że planowana inwestycja wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

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

W wyniku zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko ograniczone zostanie oddziaływanie negatywnych czynników wpływających na stan środowiska naturalnego. Minimalizacja zanieczyszczeń widoczna będzie na każdym z etapów realizacji inwestycji

7.1. Oddziaływania powstałe na etapie budowy.

Przewiduje się, że powstałe na etapie budowy oddziaływania będą miały charakter jednorazowy i będą związane głównie z pracą sprzętu budowlanego i przyjętą technologią pracy:

- odpady: zgodnie z przyjętymi założeniami będą segregowane i gromadzone w szczelnych pojemnikach, ich wywozem na składowisko odpadów zajmować się będą specjalistyczne służby, nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych. Odpadami będą tu przede wszystkim opakowania po materiałach budowlanych;

Materiały powstające w formie odpadów budowlanych w wyniku prowadzonej w trakcie budowy tras rowerowych działalności budowlanej można podzielić na cztery grupy:

- **Ziemia z wykopów** (grunt macierzysty, piasek, żwir, ił, glina, kamienie) - Powstaje podczas prawie wszystkich prac budowlanych i może stanowić nawet 76 % udziału masowego, a jej skład zależy od lokalnych uwarunkowań geologicznych. Ziemię zanieczyszczoną substancjami szkodliwymi należy traktować jako odpad wymagający szczególnego nadzoru.

- **Odpady z budowy ścieżek** (odpad nawierzchni asfaltowej, substancje zawierające smołę lub zanieczyszczone smołą, kostka brukowa i krawężniki, piasek, żwir, tłuczeń)

W zależności od materiału zastosowanego na poszczególne warstwy przy budowie ścieżek (warstwa ścierna, podbudowa, odcinająca) niezanieczyszczone pozostałości po budowie dróg rowerowych składają się z substancji niezwiązanych, bitumicznie związanych (asfalt niezawierający smoły), kamienia krawężnikowego. O ile nie zawierają one substancji niebezpiecznych np. po wypadkach drogowych można je uznać za materiał wysokogatunkowy, który nadaje się do dalszego wykorzystania. Wyjątek stanowią, uznawane za odpady niebezpieczne, zawierające smołę warstwy wierzchnie i wiążące, w których zawarte są rozpuszczalne w wodzie fenole.

- **Odpady z placów budowy** (drewno, tworzywa sztuczne – papier, tektura, metal, kable, farby, – odpady związane z zapleczem sanitarnym)

Powstają w trakcie prac; mogą zawierać odpady niebezpieczne. W skład tej grupy wchodzi również odpady komunalne związane z socjalnym zapleczem budowy (kuchnie, stołówki, sanitariaty itp.).

- **Odpady z ewentualnej wycinki drzew i krzewów** (gałęzie, kora)

Powstają podczas kolizji ścieżki rowerowej ze skupiskami krzewów oraz pojedynczymi drzewami i krzewami na terenie jej lokalizacji. Niektóre pnie drzew mogą być surowcem drzewnym albo drewnem opałowym.

Biorąc pod uwagę katalog odpadów przewiduje się następujące rodzaje odpadów:

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów
17	Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)
17 01	Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)
17 02	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych
17 02 01	Drewno
17 02 02	Szkło
17 02 03	Tworzywa sztuczne
17 02 04*	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)
17 03	Mieszanki bitumiczne, smoła i produkty smołowe
17 03 01*	Mieszanki bitumiczne zawierające smołę
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01
17 03 03*	Smoła i produkty smołowe
17 04	Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali
17 05	Gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębienia)
17 05 03*	Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne (np. PCB)
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03
17 05 05*	Urobek z pogłębienia zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi

- emisja hałasu: pochodząca od sprzętu budowlanego

Przed oddaniem inwestycji do eksploatacji będzie miała miejsce okresowa emisja hałasu związana z prowadzeniem prac budowlanych oraz dowozem niezbędnych urządzeń i materiałów budowlanych. Będzie to hałas, którego trudno uniknąć. Hałas ten występować będzie jednorazowo, w zamkniętym przedziale czasu (tylko w porze dziennej).

W myśl obowiązujących przepisów prawnych dopuszczalne wartości poziomu hałasu ściśle zależą od charakteru terenu i są związane ze stałym przebywaniem ludzi na tych terenach. Na

podstawie zapisów Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U Nr 120, poz. 826) dla terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

- pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - 55 dB(A)

Poza terenami zabudowy mieszkaniowej i innymi przeznaczonymi na stały pobyt ludzi obowiązujące przepisy nie nakładają ograniczeń dotyczących emisji hałasu.

- emisja ścieków sanitarnych: na etapie budowy nie jest przewidywana emisja ścieków sanitarnych. Obsługa sanitarna budowy prowadzona będzie za pomocą sanitariatów i łaźni przenośnych regularnie opróżnianych przez specjalistyczne firmy;
- emisja substancji zanieczyszczających powietrze: oddziaływania powstałe na etapie budowy ścieżek rowerowych.

Podczas prowadzenia prac budowlanych źródłami zanieczyszczeń atmosferycznych będą silniki pojazdów uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych. Zaplanowane prace budowlane będą jednak prowadzone na krótkich odcinkach, uciążliwości placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwać się będą wraz z postępowaniem prac budowlanych. Oddziaływania te będą odwracalne i krótkoterminowe. Etap realizacji inwestycji nie spowoduje trwałych i nieodwracalnych negatywnych zmian w stanie powietrza atmosferycznego

7.2. Oddziaływania powstałe na etapie eksploatacji

Przewiduje się, że eksploatacja nowo powstałej infrastruktury technicznej powodować będzie powstawanie następujących zanieczyszczeń.

- emisja ścieków związanych z wodami opadowymi z powierzchni utwardzonych (ścieżki rowerowej i miejsc odpoczynku): maksymalnie do 451,2 dm³/s (w przypadku wystąpienia deszczu nawałnicowego),

Nie przewiduje się emisji innych zanieczyszczeń.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Ze względu na skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia, a przede wszystkim jego lokalizację nie będzie występować oddziaływanie na środowisko o transgranicznym charakterze.

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

Inwestycja nie przebiega na obszarze na którym zlokalizowane są formy ochrony przyrody zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Najbliższym formy ochrony planowanych ścieżek rowerowych to:

- Rezerwat Góry Wschodnie w odległości ok. 14,33 km
- Rezerwat Przęślin w odległości ok.15,4 km
- Otulina Nadnidziańskiego Parku Krajobrazowego w odległości ok. 0,99 km

- Nadnidziański Park Krajobrazowy w odległości ok. 4,48 km
- Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Wisły w odległości ok. 0,57 km
- Najbliżej położone obszary Natura 2000 znajdują się w odległości 3,91 km (PLH260034 Ostoja Szaniecko-Solecka) oraz 4,56 km (PLH260003 Ostoja Nidziańska).
- Najbliższe pomnik przyrody znajdują się w odległości 4,9-4,98 km w gminie Olesno, jest to 5 dębów szypułkowych i jesion wyniosły rosnące na terenie parku podworskiego.

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

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie będą realizowane inne przedsięwzięcia, stąd nie przewiduje się skumulowanego oddziaływania na środowisko

11) ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej,

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z używanymi do budowy ścieżki rowerowej materiałami i technologią robót drogowych.

12) pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

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