

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2021.735 ze zm.), oraz art. 71 ust 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art 84, art. 85 ust 1, ust 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z. 2021 r., poz. 247) a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839),

po rozpatrzeniu wniosku

Powiatu Miechowskiego reprezentowanego przez Zarząd Powiatu Miechowskiego, ul. Racławicka 12, 32-200 Miechów działającego przez Pełnomocnika Panią Karolinę Kubica, ul. Górską 200, 43-300 Bielsko -Biała w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na:
budowie skrzyżowania bezkolizyjnego drogi powiatowej nr 1181 K Pogwizdów - Tunel z linią kolejową LHS nr 65 w m. Uniejów Rędziny wraz z przebudową dojazdów w zamian za likwidację przejazdu kolejowo - drogowego kat. D w km 327,244 linii kolejowej LHS nr 65

Inwestycja zlokalizowana będzie na działkach ewidencyjnych zgodnie z kartą informacyjną położonych w gminie Charsznica w granicach oznaczonych linią na załączonej mapie ewidencyjnej oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Miechowie i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Piotrkowie Trybunalskim.

Stwierdzam:

- 1. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**
- 2. Wskazuję spełnienie następujących warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
 1. Prace budowlane należy prowadzić w porze dziennej tj. w godzinach 6.00-22.00, za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych.
 2. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace prowadzić pod ścisłym nadzorem ornitologicznym.
 3. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nie przeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
 - a. należy osłonic pnie drzew przy użyciu np. Drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzciniowych,
 - b. wykopy bezpośrednio przy pniach drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami. Wykopy w pobliżu drzew winny zostać niezwłocznie zasypane,
 - c. zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statystyki drzewa,

- d. w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
 - e. po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
4. Wszystkie gatunki małych zwierząt (w szczególności chronionych – płazów, gadów, drobnych ssaków), w każdym stadium rozwojowym stwierdzone na terenie prowadzonych robót winny być odłowione i przemieszczone poza teren realizacji przedsięwzięcia do najbliższych miejsc uwzględniających bieżące potrzeby siedliskowe poszczególnych gatunków.

3. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

4. Brak wymogów w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko – nie zachodziła potrzeba przeprowadzenia tego rodzaju postępowania.

Uzasadnienie

Powiat Miechowski reprezentowany przez Zarząd Powiatu Miechowskiego, ul. Raclawicka 12, 32-200 Miechów, Zarząd Dróg Powiatowych w Miechowie ul. Warszawska 11, 32-200 Miechów działającego przez Pełnomocnika Panią Karolinę Kubica, ul. Górską 200, 43-300 Bielsko -Biała wystąpił w dniu 31.05.2021 r. (data wpływu do Urzędu Gminy Charsznica 2.06.2021 r.) z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na:

„Budowie skrzyżowania bezkolizyjnego drogi powiatowej nr 1181 K Pogwizdów - Tunel z linią kolejową LHS nr 65 w m. Uniejów Rędziny wraz z przebudową dojazdów w zamian za likwidację przejazdu kolejowo – drogowego kat. D w km 327,244 linii kolejowej LHS nr 65”

Inwestycja zlokalizowana będzie na działkach o nr ewidencyjnych 749, 750/2 w obrębie Pogwizdów oraz na działkach o nr ewidencyjnych 83/3, 83/5, 83/6, 83/4, 7/1, 7/2, 8, 9, 10/3, 10/4 w obrębie Uniejów -Rędziny zgodnie z załączoną mapą zasięgu realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

Przedsięwzięcie będzie realizowane w województwie małopolskim, na terenie powiatu miechowskiego, w gminie Charsznica, w miejscowości Pogwizdów i Uniejów - Rędziny.

Inwestycja prowadzona będzie po terenie dotychczasowo zagospodarowanym jako tereny dróg/ulic publicznych, dróg dojazdowych. W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia zlokalizowane są tereny kolei, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rolnicze, tereny dróg/ulic publicznych.

Wójt Gminy Charsznica w toku prowadzonego postępowania, obwieszczeniem z dnia 09.06.2021 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego. Z uwagi na liczbę stron postępowania powyżej 10, został zastosowany art. 74. ust. 3 ustawy ooś. Wszystkie strony biorące udział w postępowaniu były zawiadamiane o jego wszczęciu, w formie publicznego obwieszczenia poprzez zamieszczenie na stronie internetowej BIP Gminy Charsznica.

Wójt Gminy Charsznica pismem z dnia 09.06.2021 r., znak: RGS.6220.2.1.2021 wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Miechowie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Krakowie o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz zawiadomił obwieszczeniem strony postępowania.

W dniu 25.06.2021 r. do Urzędu Gminy Charsznica wpłynęła opinia sanitarna Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Miechowie znak: NNZ.90831.20.2021 z dnia 22.06.2021 r., że powyższe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie postanowieniem OO.4220.1.174.2021.MSI z dnia 1.07.2021 r. wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które zostały zawarte w sentencji decyzji.

Do Urzędu Gminy Charsznica w dniu 12.08.2021 r. wpłynęła opinia znak: WA.ZZŚ.3.435.1.210.2021.SO Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Piotrkowie Trybunalskim, że ww. przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Urząd Gminy Charsznica spełniając wymóg art. 10 § 1 i art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 735) poinformował poprzez obwieszczenie znak: RGS.6220.2.1.2021 z dnia 16.08.2021 r. strony postępowania, o możliwości zapoznania się z zebrany w toku postępowania materiałem dowodowym oraz możliwością składania uwag i wniosków w formie publicznego obwieszczenia poprzez zamieszczenie na stronie internetowej BIP Gminy Charsznica oraz w sposób zwyczajowo przyjęty na terenie Gminy Miechów.

Do dnia wydania decyzji nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski w sprawie prowadzonego postępowania.

Po zasięgnięciu opinii właściwych organów, Wójt Gminy Charsznica stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Podstawą do odstąpienia od nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowego przedsięwzięcia jest brak przesłanek wynikających z zapisów art. 63 ww. ustawy ooś, który określa uwarunkowania konieczne do uwzględnienia przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W związku z powyższym, organ prowadzący postępowanie postanowił odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania opisanego wyżej przedsięwzięcia na środowisko.

W toku postępowania wzięto pod uwagę następujące uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 UWOŚ, a mianowicie:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), zostało zaliczone do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W ramach zamierzenia inwestycyjnego planuje się budowę nowego obiektu mostowego nad linią kolejową oraz przebudowę odcinka drogowego w zakresie wykonania warstw konstrukcyjnych jezdni, ciągu pieszego oraz wyniesienia pobocza.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w województwie małopolskim, na terenie powiatu miechowskiego, w gminie Charsznica, w miejscowości Pogwizdów oraz Uniejów-Rędziny. Teren inwestycyjny objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego przyjętym Uchwałą Nr XXXII/168/2005 Rady Gminy Charsznica z dnia 10 listopada 2005 r., w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Charsznica.

Inwestycja prowadzona będzie na terenie dotychczasowo zagospodarowanym jako tereny dróg/ulic publicznych, dróg dojazdowych. W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia zlokalizowane są

tereny kolei, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rolnicze, tereny dróg/ulic publicznych (drogi zbiorcze).

W istniejącym stanie na odcinku objętym opracowaniem droga posiada jezdnię o nawierzchni asfaltowej o szerokości zmiennej min. 5,0 m i rozdzielona jest na dwa odcinki pomiędzy terenem kolejowym. Na rozpatrywanych odcinkach odbywa się ruch dwukierunkowy. Obecny stan nawierzchni jest niezadowalający co jest uwidocznione poprzez liczne nierówności i ubytki w nawierzchni.

Zaprojektowano trzyprzęsłowy obiekt mostowy nad linią kolejową. Ustrój nośny stanowią będąc prefabrykowane belki strunobetonowe typu T oraz żelbetonowa płyta pomostowa. Obiekt posadowiony zostanie pośrednio za pośrednictwem pali fundamentowych. Podstawowe parametry techniczne:

- szerokość mostu – ok. 11,0 m,
- długość mostu – ok. 65,0 m,
- szerokość użyteczna – ok. 7,6 (jezdnia wraz z opaskami) + 1,5 m (chodnik).

Wzdłuż krawędzi od strony chodnika zaprojektowano stalową barieroporęcz oraz poręcz wysokości 1,3 m. Ruch pieszy od ruchu kołowego oddzielać będzie stalowa bariera. Dodatkowo w strefie nad linią kolejową przewiduje się zastosowanie osłon przeciwporażeniowych. Nawierzchnia ziemi zostanie wykonana z betonu asfaltowego.

Przewiduje się budowę dowiązania drogowego jednojezdniowego, dwukierunkowego o szerokości 6 m i długości ok. 250 m. Od strony południowej pomiędzy jezdnią a rowem drogowym projektuje się pobocze ok. 0,75 m. Od strony północnej projektuje się chodnik o szerokości minimum 1,5 m. Przewiduje się jezdnię. Od strony Północnej projektuje się chodnik o szerokości minimum 1,5 m. Przewiduje się jezdnię o nawierzchni asfaltowej. Przyjęto następujące natężenie ruchu do analiz obliczeniowych:

- 108 pojazdów lekkich/dobę
- 12 pojazdów ciężkich/dobę.

Jednocześnie założono następujący podział natężenia ruchu:

- 90% pora dnia (6.00 - 22.00),
- 10% pora nocy (22.00 - 6.00).

W celu zminimalizowania skutków niekorzystnego oddziaływania planowanej inwestycji podczas jej realizacji należy minimalizować zajętość terenu oraz jego czasowe przekształcenia w całym okresie prowadzenia robót budowlanych, zabezpieczyć plac budowy, park maszyn przed niekontrolowanym zrzutem substancji niebezpiecznych dla środowiska. Stosowany sprzęt winien być w dobrym stanie technicznym, należy zapewnić wyposażenie zapleczy w środki chemiczne neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych. Powstałe ścieki socjalno-bytowe powinny być odbierane i unieszkodliwiane przez wyspecjalizowane firmy zewnętrzne. Prace budowlane należy wykonywać w porze dziennej, tj. W godz. 6.00 - 22.00 z wyłączeniem etapów robót ciągłych wykluczających możliwość ich przerywania w porze nocnej oraz ograniczyć do minimum jednoczesną pracę kilku maszyn kwalifikowanych jako ciężki sprzęt budowlany w tym samym miejscu i czasie. Powstające na placu budowy odpady winny być selektywnie gromadzone oraz właściwie magazynowane, a następnie przekazywane uprawnionym odbiorcom. Uciążliwości etapu realizacji będą mieć charakter tymczasowy, lokalny oraz ograniczony do czasu prowadzenia prac.

Budowa obiektu mostowego wraz z dowiązaniem drogowym nie wymaga wykonania robót z naruszenie koryt cieków lub rowów melioracyjnych. Zastosowanie odpowiednich procedur organizacji robót, a także stosowanie sprawnego (cyklicznie kontrolowanego) sprzętu materiałów skutecznie ograniczy możliwość wystąpienia zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych.

Na etapie eksploatacji rozpatrywanego obiektu mostowego do środowiska wodno - gruntowego odprowadzane będą spływy wód opadowych i roztopowych z korony drogi.

Realizacja inwestycji wymagać będzie zastosowania materiałów budowlanych takich jak: masy bitumiczne, kruszywo, beton czy stal. W trakcie realizacji wykorzystane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga również wykorzystania wody przez pracowników do celów socjalnych. Woda na wyżej wymienione potrzeby będzie zapewniona przez wynajęte w tym celu firmy. Szacuje się iż średnie zużycie wody do celów socjalnych przez jednego pracownika fizycznego na dobę wynosi ok. 0,06 m³.

Woda używana będzie też do utrzymania właściwej wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania betonów – zależnie od przyjętej organizacji robót jak również do zwilżania walców przy układaniu nawierzchni bitumicznych.

Projektowany układ drogowo-mostowy nie jest inwestycją produkcyjną - w trakcie eksploatacji nie wymaga wykorzystania wody, surowców, materiałów paliw i energii.

Plac budowy i jego zaplecze (w tym zaplecze socjalno - bytowe dla pracowników budowlanych) będzie zorganizowane z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi dla środowiska (np. smary, składniki materiałów budowlanych itp.)

Przewiduje się wycinkę w ilości ok. 20 drzew i krzewów. Najbliżej zlokalizowanym obszarem Natura 2000 jest oddalony ok. 0,57 km od terenu przedsięwzięcia obszar Uniejów Parcela PL120075. Obszar obejmuje zbocza wzniesień o eksploatacji zachodniej i północno - zachodniej, a także głęboki i ostro wcięty wąwóz, a ponadto, nieczynny kamieniołom z rumowiskiem skalnym. Ściany wąwozu porastają wielogatunkowe zakrzaczenia i zadrzewienia z leszczyną *Corylus avellana*, brzozą brodawkowatą *Betula pendula*, topolą osiką *Populus tremula*, dębem szypułkowym *Quercus robur* i wierzbą iwą *Salix caprea*, a rzadziej grabem *Carpinus betulus*. W granicach obszaru występuje kilka muraw, w zależności od warunków topograficznych i natężenia użytkowania obecnie oraz w przyszłości.

Na terenach bardziej połogich z głębszymi i wilgotniejszymi glebami spotkamy zbiorowisko łąki rajgrasowej lub murawy z kłosownicą pierzastą *Brachypodium pinnatum*, a na stromiznach na wapiennym podłożu – zbiorowisko murawy z omanem wąskolistnym *Inuletum ensifoliae*. Kwietne murawy kserotermiczne, zachowały się tu w dość dobrym stanie, choć podlegają silnemu zarastaniu przez krzewy i podrost drzew procesie sukcesji. Mimo to są one jeszcze bogate w gatunki roślin kserotermicznych. Na obszarze obok typowej flory kserotermicznej występują również gatunki rzadkie, w tym: zawilec wielkokwiatowy *Anemone sylvestris*, pierwiosnka lekarska *Primula veris*, dzwonek syberyjski *Campanula sibirica* i dwa gatunki storczyków: gółka długoostrogowa *Gymnadenia conopsea*, storczyk kukawka *Orchis militaris*.

Największym zagrożeniem dla muraw kserotermicznych tego obszaru jest brak tradycyjnego - ekstensywnego użytkowania rolniczego (wypas, koszenie, wycinanie krzewów), co powoduje ich zarastanie. Problemem dla tego obszaru jest również zmiana składu gatunkowego, wprowadzanie gatunków inwazyjnych oraz pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych. Z uwagi na skalę przedsięwzięcia, jego lokalizację oraz brak zidentyfikowanych zagrożeń nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na siedliska, dla ochrony których wyznaczony został ww. obszar.

2. Emisje i występowanie innych uciążliwości:

Na etapie eksploatacji układu drogowo - mostowego powstawać będą jedynie wody opadowe oraz roztopowe odprowadzane z nawierzchni utwardzonej. Woda opadowa z wiaduktu odprowadzana będzie poprzez spadki podłużne oraz poprzeczne do wypustów mostowych, a następnie do kolektora podwieszonego do płyty pomostowej, skąd kierowana będzie do przydrożnego rowu. Realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do trwałego naruszenia bilansu jakościowo – ilościowego wód powierzchniowych oraz podziemnych. Zgodnie z treścią Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r., w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z dróg i wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. Prognozowane stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych oraz roztopowych, pochodzących z terenu inwestycyjnego nie przekraczają dopuszczalnych norm i nie wpłyną negatywnie na bilans ilościowy oraz jakościowy odbiornika.

Emisja substancji do powietrza w fazie eksploatacji będzie generowana w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Będzie to główne źródło emisji, decydujące o oddziaływaniu układu drogowo-mostowego w zakresie emisji substancji do powietrza. Proces spalania paliw w silnikach pojazdów jest źródłem m. in. następujących zanieczyszczeń: tlenków azotu, tlenku węgla, ditlenku siarki, węglowodorów oraz pyłu zawieszonego.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, iż wyznaczone maksymalne wartości stężeń uśrednionych dla 1 godziny dla żadnej z analizowanych substancji nie osiągają wartości D1 tj. wartości odniesienia substancji w powietrzu oraz dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu, uśrednionych dla 1 godziny. Podobnie wyznaczone maksymalne wartości stężeń uśrednionych dla roku kalendarzowego dla wszystkich analizowanych substancji spełniają warunek $S_a \leq D_a - R$. W związku z powyższym można stwierdzić, że etap eksploatacji analizowanej inwestycji nie spowoduje przekroczenia

obowiązujących poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu zarówno poza obszarem objętym liniami rozgraniczającymi drogi, jak i wewnątrz tego obszaru w zakresie wszystkich analizowanych substancji.

Aktualne warunki akustyczne w regionie kształtowane są przez drogi lokalne oraz linię kolejową. W sąsiedztwie inwestycji brak jest znaczących źródeł hałasu przemysłowego, wpływałyby bezpośrednio na klimat akustyczny w rejonie miejscowej zabudowy mieszkaniowej. Zgodnie z informacjami podanymi w KIP w rejonie planowanego przedsięwzięcia występują tereny chronione przed hałasem. Jest to zespół zabudowy mieszkaniowej zagrodowej (pojedynczej jednorodzinnej), które obecne są na obszarach oznaczonych jako RM – tereny zabudowy zagrodowej.

W obliczeniach założono 4 punkty obserwacyjne usytuowane przy najbliższej zabudowie na terenach objętych ochroną akustyczną. Na podstawie wykonanych obliczeń nie stwierdzono przekroczeń przy najbliższej zabudowie chronionej, otrzymane wyniki są znacznie poniżej dopuszczalnych poziomów hałasu.

Realizacja inwestycji nie przyczyni się do powstania nowego źródła emisji do środowiska, a ma na celu poprawę warunków eksploatacji istniejącego ciągu komunikacyjnego. Korekta geometrii drogi oraz nowa nawierzchnia jezdni w sposób pośredni przyczynią się do ograniczenia nieregularnej pracy silników pojazdów oraz ich eksploatacji w nietypowych warunkach, co w konsekwencji ograniczy emisję hałasu do środowiska.

3. Ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów:

Na etapie eksploatacji obiektu mostowego przewiduje się powstanie odpadów, których źródłem będą głównie prace związane z konserwacją poszczególnych elementów infrastrukturalnych oraz ich otoczenia. Za właściwe, zgodne z przepisami zagospodarowanie tych odpadów odpowiedzialna będzie firma wykonująca prace konserwacyjne i utrzymaniowe.

Odpady wytwarzane podczas realizacji przedsięwzięcia będą odpowiednio zagospodarowane, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach. Odpady gromadzone będą w sposób selektywny w szczególnych i opisanych pojemnikach. Odpady niebezpieczne gromadzone będą w zadaszonej wiacie magazynowej ze szczególnym i zmywalnym podłożem, minimalizującej wpływ czynników atmosferycznych.

4. Usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wyżyny Miechowskiej. Na przedmiotowym terenie zabrania się m. in. przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r., *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko*. Zakaz ten nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko dla których przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na ochronę przyrody Obszaru lub dla których Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przedmiotowe przedsięwzięcie polegające na budowie obiektu mostowego na terenie przekształconym i użytkowanym przez człowieka nie będzie ingerować w enklawy o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych. Rozpatrywane przedsięwzięcie nie narusza obszarów siedlisk

chronionych i zagrożonych gatunków roślin, zwierząt i grzybów a użytkowanie planowanej drogi pozwoli na zachowanie standardów środowiska w zakresie stanu aerosanitarnego oraz akustycznego. Nie przewiduje się aby realizacja i eksploatacja inwestycji wpłynęła negatywnie na ekosystem Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Rozpatrywany układ drogowo - mostowy pozostaje poza granicami szlaków lokalnych oraz korytarzy migracyjnych wyższych rzędów. Inwestycja polega na przebudowie istniejącego przy maksymalnym wykorzystaniu obecnego pasa drogowego układu drogowo-mostowego przy maksymalnym wykorzystaniu obecnego pasa drogowego oraz w sposób nawiązujący do regionalnego układu geomorfologicznego.

Inwestycja znajduje się w obszarze ochronnym Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 408 Niecka Miechowska oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych PLRW20006254133 Pilica od źródeł do Dopływu z Węgrzynowa bez Dopływu z Węgrzynowa.

JCWP Pilica od źródeł do dopływu z Węgrzynowa bez dopływu z Węgrzynowa posiada status naturalnej części wód o ogólnym dobrym stanie. W zlewni JCWP nie występuje ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych. Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Urząd Gminy Charsznica spełniając wymogi art. 10 § 1 i art 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku *Kodeks postępowania administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.) poinformował poprzez zawiadomienie/obwieszczenie znak: RGS.6220.2.1.2021 z dnia 16.08.2021 r. Strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebrany w toku materiałem dowodowym oraz możliwością składania uwag i wniosków dotyczących planowanego zamierzenia inwestycyjnego, w terminie 14 dni od daty doręczenia niniejszego obwieszczenia w Urzędzie Gminy Charsznica, ul. Kolejowa 20, 32-250 Charsznica.

Do wydania decyzji nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski w sprawie prowadzonego postępowania.

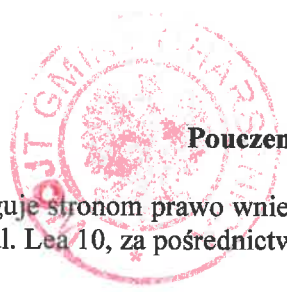
Planowane przedsięwzięcie zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz.1839).

Z uwagi na lokalizację inwestycji oraz prognozowany zasięg poszczególnych uciążliwości, transgraniczne oddziaływanie na środowisko nie wystąpi.

Po przeprowadzonej analizie przedsięwzięcia, w której uwzględniono łącznie uwarunkowania wyszczególnione w art. 63 w/w ustawy, rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem jego skali i ich wzajemnych proporcji, powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się ich oddziaływań, wielkości zajmowanego terenu oraz wykorzystania zasobów naturalnych, emisji i występowania innych uciążliwości, ryzyka wystąpienia poważnej awarii, a także jego położenia względem obszarów wrażliwych i cennych przyrodniczo. Przeanalizowano również wielkość i złożoność oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej. Dla powyższego przedsięwzięcia nie zachodzą przesłanki do obligatoryjnego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (art.63 ust 3 w/w ustawy).

Zgodnie z art. 84 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko organ prowadzący postępowanie stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.



Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Krakowie ul. Lea 10, za pośrednictwem Wójta Gminy Charsznica w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się praw a do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Ostateczność decyzji musi zostać potwierdzona przez organ wydający decyzję, poprzez zamieszczenie w niej klauzuli stwierdzającej ostateczność.



WÓJT GMINY
mgr inż. Jan Żebrak

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pani Karolina Kubica, ul. Górską 200, 43-300 Bielsko -Biała,
2. Strony postępowania wg rozdzielnika,
3. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków,
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Piotrkowie Trybunalskim, ul. Młynarska 2, 97-300 Piotrków Trybunalski,
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Miechowie, ul. Konopnickiej 6, 32-200 Miechów,

Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art.7 ust.3 ustawy z dnia 16.11.2006 o opłacie skarbowej (tj. Dz.U. z 2021 r poz.1923).

Załącznik
do decyzji Wójta Gminy Charsznica o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację
przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko znak:
RGS.6220.2.1.2021 z dnia 15.11.2021 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

„Budowa skrzyżowania bezkolizyjnego drogi powiatowej nr 1181 K Pogwizdów - Tunel z linią kolejową LHS nr 65 w m. Uniejów Rędziny wraz z przebudową dojazdów w zamian za likwidację przejazdu kolejowego – drogowego kat. D w km 327,244 linii kolejowej LHS nr 65”

Przedsięwzięcie polega na budowie wiaduktu nad terenem kolejowym w celu połączenia dwóch istniejących odcinków drogowych.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w województwie małopolskim, na terenie powiatu miechowskiego, w gminie Charsznica, w miejscowości Pogwizdów i Uniejów - Rędziny. Teren inwestycyjny objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego przyjętym Uchwałą Nr XXXII/168/2005 Rady Gminy Charsznica z dnia 10 listopada 2005 r., w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Charsznica.

Inwestycja prowadzona będzie na terenie dotychczasowo zagospodarowanym jako tereny dróg/ulic publicznych, dróg dojazdowych. W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia zlokalizowane są tereny kolei, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rolnicze, tereny dróg/ulic publicznych (drogi zbiorcze).

W istniejącym stanie na odcinku objętym opracowaniem droga posiada jezdnię o nawierzchni asfaltowej o szerokości zmiennej min. 5,0 m i rozdzielona jest na dwa odcinki pomiędzy terenem kolejowym. Na rozpatrywanych odcinkach odbywa się ruch dwukierunkowy.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano:

- budowę wiaduktu,
- budowę drogi dojazdowej do obiektu na odcinku ok. 250 m (wliczając obiekt),
- przebudowę sieci energetycznej, w tym przebudowę odcinka linii napowietrznej na odcinek kablowy,
- budowę oświetlenia na obiekcie, przebudowę lub zabezpieczenie sieci teletechnicznej.

Zaprojektowano trzyprzęsłowy obiekt mostowy nad linią kolejową. Ustrój nośny stanowią będące prefabrykowane belki strunobetonowe typu T oraz żelbetonowa płyta pomostowa. Na skrajnych przęsłach przewidziano belki typu T18, natomiast w przęsłach środkowych typu T27. Końce belek zwieńczone zostaną żelbetowymi poprzecznicami. Ustrój nośny oparty zostanie za pośrednictwem łożysk, na każdej podporze przewidziano po trzy łożyska, filary środkowe zaprojektowane jako słupowe o przekroju kwadratowym, zwieńczone u góry oszczepem. Przyczółki zaprojektowane jako pełnościennie ze skrzydłami.

Na obiekcie przewidziano żelbetonowe kapy chodnikowe. Krawężniki na wiadukcie należy wykonać kamienne 20 x 20 cm. Na krawędziach obiektu zaprojektowano prefabrykowane polimerowe deski gzymsowe wysokości 60 cm.

Obiekt posadowiony zostanie pośrednio za pośrednictwem pali fundamentowych o następujących parametrach technicznych:

- rozpiętość przęseł ok. 18,0 m + ok. 27,0 m + ok. 18,0 m,
- szerokość mostu ok. 11,0 m,
- długość mostu ok. 65,0 m,
- szerokość użyteczna ok. 7,6 m (jezdni wraz z opaskami) + min. 1,5 m (chodnik).

Wzdłuż krawędzi od strony chodnika zaprojektowano aluminiową balustradę o wysokości 1,3 m. Wzdłuż drugiej krawędzi zaprojektowano stalową barieroporęcz oraz poręcz wysokości 1,3 m. Ruch

pieszy od ruchu kołowego oddzielać będzie stalowa bariera. Dodatkowo w strefie nad linią kolejową przewiduje się zastosowanie osłon przeciwporażeńiowych.

Warstwy nawierzchni jezdni na obiekcie:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 5 cm,

Nawierzchnia na chodnikach na obiekcie:

- nawierzchnia polimerowo - bitumiczna gr. 0,5 cm.

W ramach prac wykonane zostanie dowiązanie drogowe jednojezdniowe, dwukierunkowe o szerokości 6 m i długości ok. 250 m. Od strony północnej wprowadzony zostanie krawężnik, a poszczególne jezdnie zostaną uformowane przy spadku ukierunkowanym w stronę południową, gdzie wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą do projektowanego rowu drogowego. Zjazdy na posesję zaprojektowane zostały przy uciągleniu rowu drogowego za pomocą przepustów. Od strony południowej pomiędzy jezdnią a rowem drogowym projektuje się pobocze ok. 0,75 m. Od strony północnej projektuje się chodnik o szerokości min. 1,5 m. Przewiduje się jezdnię w nawierzchni asfaltowej, a nawierzchnię chodnika z kostki betonowej.

Woda opadowa z wiaduktu odprowadzana będzie poprzez spadki podłużne oraz poprzeczne do wypustów mostowych, a następnie do kolektora powieszonego do płyty pomostowej. Następnie woda odprowadzona zostanie do przydrożnego rowu.

WÓJT GMINY

mgr inż. Jan Żabrak