

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

sporządzona zgodnie z art. 62a ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zawierająca w szczególności dane:

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Zgodnie z § 3 ust. 1, pkt 62: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest „Przebudowa drogi gminnej nr 12904P w zakresie budowy chodnika wraz z oświetleniem”.

Przewidywana łączna długość chodnika wynosi 1.350,00 m.

Przewidywana powierzchnia chodnika wynosi 2.500,00 m²

Przewidywana powierzchnia zjazdów: 500,00 m²

Przewidywana długość linii elektroenergetycznej zasilania oświetlenia wynosi 1.400,00 m

Przewidywana długość kanału technologicznego wynosi 1.400,00 m

Usytuowanie przedsięwzięcia:

obręb: 0015 Rataje, nr działek: 147, 148/6, 148/7, 148/8, 148/22, 148/23, 178, 227.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę 50 słupów oświetlenia, budowę kanału technologicznego, ustawienie krawężnika drogowego o wysokości 12 cm i wykonanie chodnika na odcinku od istniejącego chodnika przy skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1052P do istniejącego chodnika przy skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1198P.

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

Planowane przedsięwzięcie ma charakter liniowy. Początek projektowanego chodnika km 0+000,00 znajduje się za skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 1052P. Od początku trasy przebiega wzdłuż prawej krawędzi jezdni, następnie do końca trasy wzdłuż lewej krawędzi jezdni. Cały chodnik wyniesiony ponad jezdnie o 12 cm na krawężniku drogowym. Na początkowym odcinku trasy o długości 60 m zaprojektowano ścianę oporową z prefabrykatów betonowych o dwóch wysokościach 0,70 m i 1,50 m. Szerokość projektowanego chodnika 2,0 m z kostki betonowej gr. 8 cm, kolor szary. Spadki podłużne, zgodne ze spadkami jezdni, spadki poprzeczne 2% z dowiązaniem się do istniejących punktów stałych przy obiektach i posesjach. Koniec projektowanego chodnika w km 1+336,65 na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1198P.

Obszar projektowanego zagospodarowania terenu jest objęty dwoma Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego:

- uchwała nr XXXV/282/2017: oznaczony jako KD-L - tereny drogi publicznej lokalnej, KD-Z – teren drogi publicznej zbiorczej;

- uchwała nr XXXVIII/350/2002: oznaczony jako KL – ulice lokalne.

Planowane zagospodarowanie terenu w żaden sposób nie będzie odbiegać od dotychczasowego sposobu jego użytkowania. Planowana inwestycja zlokalizowana jest w miejscu istniejącego układu drogowego

Łączna powierzchnia działek to 17.623,00 m². Istniejąca zabudowa jezdnią i zjazdami: 7.600,00 m² - 43,13% terenu działek wyłączonych z powierzchni biologicznie czynnej, Planowana zabudowa chodnikiem i zjazdami: 3.000,00 m² - 17,02% terenu działek wyłączonych z powierzchni biologicznie czynnej.

Na obszarze objętym inwestycją występuje roślinność niska i wysoka. Trawy i byliny na poboczu drogi i pojedyncze drzewa wzdłuż drogi tj.: Jesion, Kłon, Wierzba, Topola, Brzoza. W celu realizacji przedsięwzięcia, konieczne będzie usunięcie 7 drzew, kolidujących z planowaną inwestycją oraz zagrażających ruchowi drogowemu, z uwagi na skrajność i widoczność, a także ze względu na niszczenie konstrukcji jezdni i poboczy przez system korzeniowy.

Wszystkie drzewa planowane do usunięcia znajdują się na działce nr 147 i są to:

- 1) Kasztanowiec zwyczajny – *Aesculus hippocastanum*, obwód pnia na wysokości 130 cm: 170 cm, odległość pnia od krawędzi jezdni: 110 cm. Kora pnia z dużym pionowym ubytkiem o wymiarach 110 cm x 15 cm oraz z dwoma mniejszymi ubytkami (po usuniętych konarach). Przez wszystkie ubytki kory widoczny jest rozkład drewna, który obejmuje do 50% objętości pnia. Korona drzewa z posuszem do 25% objętości gałęzi. Brak gniazd ptasich. Na pniu drzewa występują zmiany rakowe (zgrubienia). Wysokość drzewa 11,0 m. W ocenie ogólnej drzewo jest w **złym stanie**.



- 2) Kasztanowiec zwyczajny – *Aesculus hippocastanum*, obwód pnia na wysokości 130 cm: 181 cm, odległość pnia od krawędzi jezdni: 120 cm. Kora pnia u jego nasady z ubytkiem o wymiarach 50 cm x 30 cm przez który widoczny jest rozkład drewna obejmujący do 30% objętości pnia. Korona drzewa z posuszem do 10% objętości gałęzi. Brak gniazd ptasich. Pień drzewa nieznacznie pochylony jest w kierunku jezdni. Wysokość drzewa 12,0 m. W ocenie ogólnej drzewo jest w **średnim stanie**.



- 3) Jesion wyniosły – *Fraxinus excelsior*, obwód pnia na wysokości 130 cm: 138 cm, odległość pnia od krawędzi jezdni: 140 cm. Korona drzewa z posuszem do 10% objętości gałęzi. Brak gniazd ptasich. Pień drzewa pochylony jest w kierunku jezdni. Na wysokości 190 cm pień rozwidła się V – kształtnie. Wysokość drzewa 14,0 m. W ocenie ogólnej drzewo jest w **dobrym stanie**.



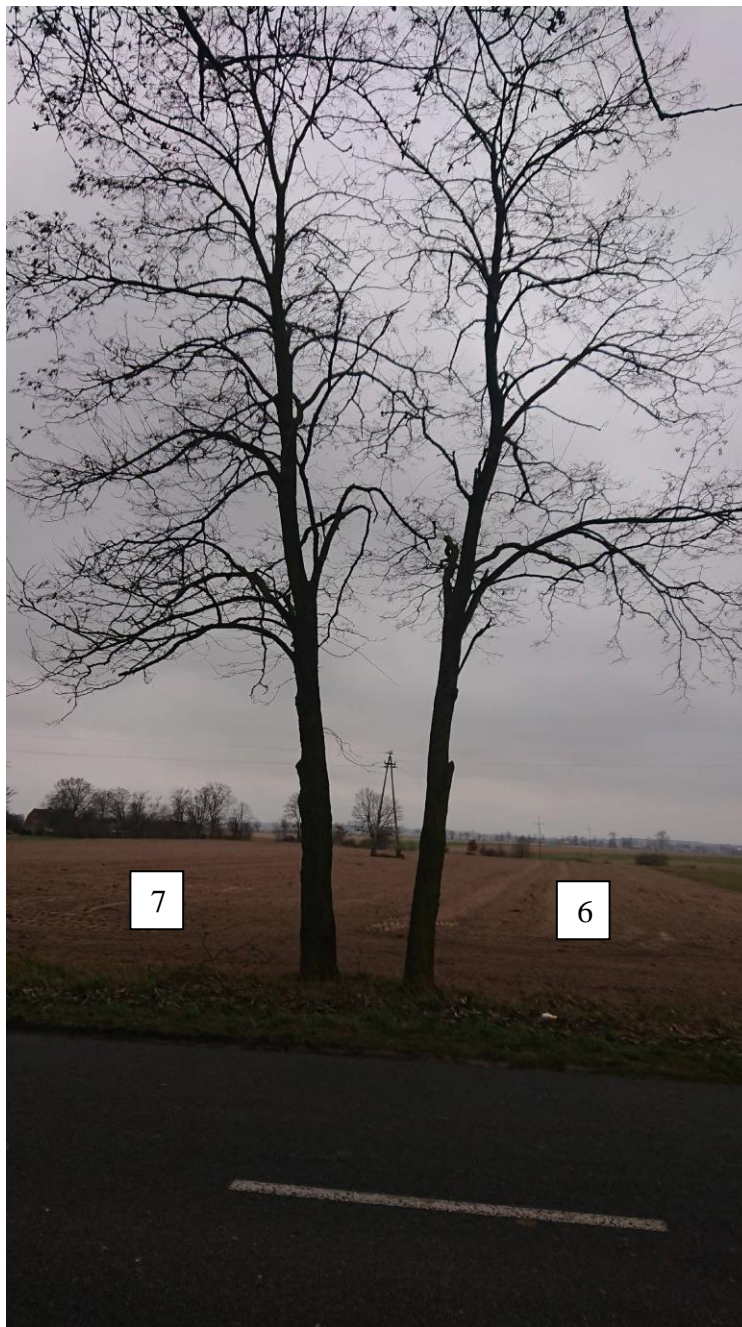
- 4) Jesion wyniosły – *Fraxinus excelsior*, obwód pnia na wysokości 130 cm: 132 cm, odległość pnia od krawędzi jezdni: 150 cm. Korona drzewa z posuszem do 10% objętości gałęzi. Brak gniazd ptasich. Na wysokości 210 cm pień rozwidła się V – kształtnie. Pień drzewa pochylony jest w kierunku jezdni. Wysokość drzewa 14,5 m. W ocenie ogólnej drzewo jest w **dobrym stanie**.



- 5) Robinia akacja – *Robinia pseudoacacia*, obwód pnia na wysokości 130 cm: 150 cm, odległość pnia od krawędzi jezdni: 210 cm. Korona drzewa z posuszem do 10% objętości gałęzi. Kora u nasady pnia z dużym pionowym ubytkiem o wymiarach 110 cm x 25 cm (po usunięciu konarza). Przez ubytek kory widoczny jest rozkład drewna, który obejmuje do 50% objętości pnia. Brak gniazd ptasich. Pień drzewa pochylony jest w kierunku od jezdni. Wysokość drzewa 14,0 m. W ocenie ogólnej drzewo jest w **średnim stanie**.



- 6) Robinia akacyjowa – *Robinia pseudoacacia*, obwód pnia na wysokości 130 cm: 94 cm, odległość pnia od krawędzi jezdni: 270 cm. Korona drzewa z posuszem do 10% objętości gałęzi. Brak gniazd ptasich. Wysokość drzewa 15,0 m. W ocenie ogólnej drzewo jest w **dobrym stanie**.
- 7) Robinia akacyjowa – *Robinia pseudoacacia*, obwód pnia na wysokości 130 cm: 110 cm, odległość pnia od krawędzi jezdni: 300 cm. Korona drzewa z posuszem do 10% objętości gałęzi. Brak gniazd ptasich. Wysokość drzewa 16,0 m. W ocenie ogólnej drzewo jest w **dobrym stanie**.



W ramach kompensacji w pasie drogowym po zakończeniu przebudowy drogi, zostaną wykonane nasadzenia 4 szt. Lipy drobnolistnej N250 i 5 szt. Klonu polnego N250 jako kontynuacja istniejącego szpaleru drzew wzdłuż działki nr 178. Przed przystąpieniem do prac budowlanych wykonawca robót zobligowany zostanie chronić drzewostan przed uszkodzeniem w czasie robót.

3. Rodzaj technologii:

Przy realizacji przedsięwzięcia używany będzie typowy sprzęt budowlany, wykorzystywany przy robotach ziemnych i drogowych. Podstawowe czynności przy wykonywaniu nawierzchni chodnika/konstrukcji to:

- przygotowanie koryta (wyrównanie)
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego łamanego
- wykonanie obramowania nawierzchni z krawężników i obrzeży betonowych
- wykonanie warstwy ścieralnej z kostki betonowej na podsypce oraz warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-asfaltowej

Podbudowę należy wykonać, na uprzednio przygotowanym zagęszczonym podłożu gruntowym doprowadzonym do grupy nośności G1.

Ułożenie nawierzchni z kostki betonowej będzie wykonywane ręcznie i mechanicznie. Ręcznie układa się mniejsze powierzchnie, zwłaszcza skomplikowane pod względem kształtu lub wymagające kompozycji kolorystycznych, a także nawierzchnie z elementów mających niejednolite wymiary i kształty. Układanie mechaniczne zaleca się wykonywać na dużych powierzchniach o prostym kształcie, tak aby układarka mogła przenieść warstwę kostek z palety na miejsce ich ułożenia z wymaganą dokładnością. Zagęszczanie nawierzchni z kostki betonowej należy prowadzić za pomocą zagęszczarki wibracyjnej.

Przewidywane warstwy konstrukcyjne:

Chodnik i zjazdy:

- warstwa ścieralna z brukowej kostki betonowej, gr. 8 cm
- warstwa podsypki piaskowo-cementowej, gr. 5 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego, gr. 15-20 cm
- ewentualna warstwa odcinająca, gr. 15 cm

Przepusty podchodnikowe z rury PCV DN160 oraz polimerobetonowe elementy prefabrykowane infrastruktury odwodnieniowej.

Planuje się oświetlenie drogi za pomocą 50 latarni: oprawy LED typu Sprinter LED 44W 4000K, słupy CN 8/3/60/F250 o wysokości nad poziom gruntu $h=8$ m, fundamenty prefabrykowane typu B-120, lampy doświetlenia przejść dla pieszych słup o wysokości $h=5$ m. Kabel oświetleniowy zasilający YAKY 4x25mm².

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego:

Projekt rozważono w dwóch wariantach:

- Wariant „0” - zaniechanie realizacji inwestycji,
- Wariant I - realizacja przedsięwzięcia.

Wariant „0”

W przypadku braku realizacji przedsięwzięcia zachowany zostanie dotychczasowy stan użytkowania terenu. Stan środowiska pozostanie bez zmian.

W stosunku do stanu istniejącego nie dojdzie do dodatkowej emisji substancji gazowo-pyłowych do powietrza atmosferycznego oraz emisji hałasu na etapie budowy.

Zaniechanie realizacji przedsięwzięcia będzie powodować coraz większe uciążliwości dla ruchu, przy stale rosnącym natężeniu ruchu drogowym. Jakość życia okolicznych mieszkańców oraz ich bezpieczeństwo komunikacyjne będzie się zmniejszało.

Wariant I

Budowa chodnika i oświetlenia uzupełni istniejące zagospodarowanie infrastruktury drogowej o elementy powodujące wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Biorąc pod uwagę opisany zakres przedsięwzięcia można stwierdzić, że jego realizacja przyczyni się do poprawy warunków komunikacyjnych poprzez zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu. Zmniejszy się więc niekorzystne oddziaływanie drogi na środowisko ponieważ ruch będzie odbywał się bardziej płynnie.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego oddziaływania na środowisko.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Na etapie realizacji /eksploatacji inwestycji:

- szacunkowe zapotrzebowanie na wodę: **0,1** / - [m³/dobę]
- szacunkowe zapotrzebowanie na paliwo: **10** / - [l/dobę]

- szacunkowe zapotrzebowanie na energię:
 - elektryczną **1 kWh / 800 kWh** [kWh/miesiąc]
 - ciepłą - / - [kW/miesiąc] lub [kW/rok]
- szacunkowe zapotrzebowanie na surowce: **kruszywa naturalne 480,00 / -** [Mg/rok]
- szacunkowe zapotrzebowanie na materiały:
 - **prefabrykaty betonowe (krawężniki, obrzeża) 3.000,00 / -** [m]
 - **kostka betonowa: 3.000,00 / -** [m²]

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z wykorzystywaniem wody, surowców i paliw podczas eksploatacji.

W fazie realizacji przedsięwzięcia woda, energia i paliwo wykorzystane będą dla potrzeb funkcjonowania placu budowy i do wykonywania robót budowlanych (paliwo do pojazdów i maszyn, energia do urządzeń, woda do celów produkcji i pielęgnacji betonu).

Innymi materiałami użytymi w celu realizacji inwestycji są materiały projektowane jako warstwy konstrukcyjne nawierzchni (beton, kostka betonowa, kruszywo łamane, piasek lub pospółka, krawężniki, obrzeża itp.). Ich ilość wynika bezpośrednio z przyjętych grubości i powierzchni poszczególnych elementów drogi.

W fazie eksploatacji materiały te będą używane przy konieczności remontu, konserwacji lub w wyniku uszkodzeń wykonanych nawierzchni. W zakresie oświetlenia drogowego w czasie eksploatacji zużywana będzie energia elektryczna z istniejącego przyłącza elektroenergetycznego.

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Planowana inwestycja zlokalizowana jest dokładnie w miejscu byłego i istniejącego układu komunikacyjnego, wobec czego budowa ta nie spowoduje zmiany oddziaływania na istniejące środowisko. Przedmiotowa inwestycja zmniejszy poziom emisji hałasu oraz zanieczyszczeń poprzez możliwość sprawniejszego poruszania się pojazdów i pieszych.

Podczas budowy obiektu powstawać będą ścieki o charakterze sanitarnobytowym związane z działalnością pracowników wykonujących prace budowlane. Aby nie dopuścić do ich przenikania do gruntu, dla pracowników budowy należy ustawić przenośny sanitariat, opróżniany specjalistycznym sprzętem z wywozem do oczyszczalni ścieków.

Poza tym istnieje zagrożenie przenikania zanieczyszczeń do gruntu takich jak paliwa płynne i oleje pochodzące ze sprzętu mechanicznego używanego do budowy. W celu zabezpieczenia gruntu należy:

- wszelkie prace wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska wodno – gruntowego przed wyciekami paliw płynnych i płynów technicznych;
- zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju, tankowania i naprawy pojazdów, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód poprzez wyposażenie w misy olejowe i środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych - sorbenty. W przypadku małego wycieku – zebrać rozlany olej (paliwo, inny płyn) przy użyciu dostępnych środków neutralizujących (sorbent, piasek), zabezpieczyć i przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania. W przypadku dużego wycieku – powiadomić odpowiednie służby ratownicze.

Inwestycja wykonana zostanie z materiałów, które posiadały będą wymagane prawem atesty do stosowania w budownictwie, które przywożone będą na budowę jako gotowe produkty co w znaczny sposób ograniczy negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na przyległy obszar.

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

a) przewidywana ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych:

(ścieki z budynków mieszkalnych, zamieszkania zbiorowego oraz użyteczności publicznej, powstające w wyniku ludzkiego metabolizmu lub funkcjonowania gospodarstw domowych oraz ścieki o zbliżonym składzie pochodzące z tych budynków)

Ścieki bytowe nie będą powstawały.

β) przewidywana ilość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych:

(ścieki powstałe w związku z prowadzoną przez zakład działalnością handlową, przemysłową, składową, transportową lub usługową, a także będące ich mieszaniną ze ściekami innego podmiotu, odprowadzane urządzeniami kanalizacyjnymi tego zakładu)

Ścieki przemysłowe nie będą powstawały.

χ) przewidywana ilość i sposób odprowadzania wód opadowych lub roztopowych:

(ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z powierzchni zanieczyszczonych o trwałej nawierzchni, w szczególności z miast, portów, lotnisk, terenów przemysłowych, handlowych, usługowych i składowych, baz transportowych oraz dróg i parkingów)

Na etapie eksploatacji Woda opadowa i roztopowa z utwardzonych nawierzchni ścieżek i chodników odprowadzana będzie poprzez nadanie spadków poprzecznych nawierzchni, na przyległe tereny biologicznie czynne. Zawartość zawiesin i substancji ropopochodnych nie przekroczy wielkości dopuszczalnych wg obowiązujących przepisów.

δ) przewidywana ilość, rodzaj emisji substancji i energii (ciepło, hałas, wibracje lub pola elektromagnetyczne) lub występowanie innych uciążliwości:

(należy podać źródło pochodzenia emisji, czas trwania i częstotliwość oddziaływania – z jakich instalacji, urządzeń oraz wskazać wielkości emisji i porównać je z dopuszczalnymi wielkościami emisji – z stężeniami lub poziomami substancji lub energii wprowadzanych do środowiska)

Na etapie realizacji głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą maszyny budowlane i środki transportu wykorzystywane w pracach budowlanych oraz przygotowanie. Emisja ta będzie miała charakter lokalny, krótkotrwały i przemijający.

Planowana inwestycja nie wpływa na zmianę (pogorszenie) klimatu akustycznego, wręcz zostanie on poprawiony w fazie eksploatacji. Jedynie w fazie realizacji inwestycji nastąpi zwiększenie natężenia hałasu i wibracji, jednak ze względu na znikomy, lokalny i przejściowy jego charakter, można uznać ten wpływ za nieszkodliwy.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji, na etapie realizacji i eksploatacji.

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

Obszar planowanej inwestycji nie znajduje się na obszarach chronionych, zgodnie z ustawą o ochronie przyrody. Przedsięwzięcie przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru chronionego krajobrazu – Dolina Łobżonki i Bory Kujawskie, PL.ZIPOP.1393.OCHK.395, jednak nie będzie oddziaływała na chroniony obszar.

10. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

Usytuowanie przedsięwzięcia nie zagraża środowisku.

11. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:

Nie dotyczy.

12. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące 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:

Nie dotyczy.

13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej:

Rodzaj przedsięwzięcia oraz użyte substancje i proponowane technologie nie powodują ryzyka wystąpienia poważnej awarii mającej negatywny wpływ na środowisko.

14. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko:

Faza realizacji inwestycji związana jest z jednokrotnym wytworzeniem pewnego rodzaju odpadów. Przewiduje się że w okresie tym zostaną wytworzone odpady takie jak:

- ziemia z wykopów,
- odpady elementów betonowych – odcinki, połamane elementy,
- odpady opakowaniowe.

Urobek z wykopów będzie wywieziony i zagospodarowany w poza przedsięwzięciem, poprzez rozplantowanie i wyrównanie terenu.

Odpady, których wykorzystanie nie będzie możliwe przy planowanej inwestycji, przekazane zostaną podmiotom, recyklingu lub (w przypadku odpadów niebezpiecznych) do unieszkodliwiania.

Przedsięwzięcie nie spowoduje zasadniczych zakłóceń sposobu użytkowania ziemi. W okresie budowy istnieje potencjalne zagrożenie zanieczyszczenia gruntu głównie wyciekami paliwa ze środków transportu i maszyn budowlanych.

Na podstawie przyjętych rozwiązań techniczno-technologicznych oraz omówionych wcześniej środków zapobiegawczych należy uznać, iż podczas realizacji inwestycji wypracowane zostaną rozwiązania powodujące, iż inwestycja nie będzie oddziaływała niekorzystnie na środowisko w omawianym zakresie.

15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Nie dotyczy.

16. Przedstawienie usytuowania zamierzenia względem jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz zidentyfikowanie celów środowiskowych dla wód, na które przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać.

Planowane zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW600035, zaliczonym do regionu wodnego Warty. W planie tym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych, JCWPd osiągnęło dobrą ocenę stanu ilościowego i dobrą ocenę stanu chemicznego. Jednocześnie wody te posiadają status niezagrażonych osiągnięciem celów środowiskowych. Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych, przez co nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego części wód podziemnych. Planowana inwestycja nie będzie miała również negatywnego wpływu na cele środowiskowe dotyczące stanu ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem RW600018188436 – Dopływ spod Kruszek do ujścia zaliczonych do regionu wodnego Warty. W planie tym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie klasyfikacji potencjału i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych, przedmiotowe JCWP stanowią naturalne części wód powierzchniowych, o dobrej ocenie stanu oraz niezagrażeniu osiągnięcia założonych celów środowiskowych. Planowana inwestycja nie będzie oddziaływać na wody powierzchniowe i nie przyczyni się do zmiany obecnie występującego stanu ekologicznego JCWP.

Potencjalne zagrożenie może stanowić ewentualna awaria sprzętu lub środków transportu. W celu zabezpieczenia gruntu należy:

- wszelkie prace wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska wodno – gruntowego przed wyciekami paliw płynnych i płynów technicznych;
- zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju, tankowania i naprawy pojazdów, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód poprzez wyposażenie w misy olejowe i środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych - sorbenty.

W przypadku małego wycieku – zebrać rozlany olej (paliwo, inny płyn) przy użyciu dostępnych środków neutralizujących (sorbent, piasek), zabezpieczyć i przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.

W przypadku dużego wycieku – poza zabezpieczeniem powiadomić odpowiednie służby ratownicze.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych, przez co nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego części wód podziemnych. Planowana inwestycja nie będzie miała również negatywnego wpływu na cele środowiskowe dotyczące stanu ilościowego wód podziemnych. Wykonawca robót budowlanych zapewni bezodpływowy zbiornik na ścieki socjalno-bytowe.

Marcin Batko
(imię i nazwisko autora karty)

31.03.2022 r.
data sporządzenia karty