

## POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z 2008r.) i art. 123 § 1 ustawy z dnia 14.06.1960 kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. Nr 98 poz.1071 z 2000r. Ze zmianami), po zasięgnięciu opinii:

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego, ul. Świerczewskiego 27, 26-900 Kozienice – opinia sanitarna z dnia 12 listopada 2012r., sygn. ZNS. 712-185-ZR 38/12

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, ul. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa – postanowienie z dnia 07 lutego 2013r. ,sygn. WOOS-II.4240.1364.2012.OZ

### POSTANAWIAM STWIERDZIĆ

#### BRAK POTRZEBY PRZEPROWADZENIA OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określonego w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2012 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko( Dz. U. Nr 213 poz. 1397 z 2010 r.) ze zmianami, polegającego na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 738 w gminie Gniewoszków przechodząca przez teren miejscowości Gniewoszków i Wysokie Koło na odcinku od km 13+461,30 do km 15+968,20

### Uzasadnienie

Wnioskodawca Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie reprezentowany przez „Miastoprojekt”, Dariusz Tkaczyk, ul. M.C. Skłodowskiej 18, 26-600 Radom zamierza realizować inwestycję, której rodzaj i parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2012 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko( Dz. U. Nr 213 poz. 1397 z 2010 r.) Niezależnie od kwalifikacji przyjętej przez Urząd stosownie do obowiązujących przepisów organ wystąpił o opinie w/w sprawie do organów decydujących w zakresie ochrony środowiska i w zakresie ochrony zdrowia.

Opinia organu upoważnionego w zakresie ochrony zdrowia wyrażona w Postanowieniu znak, ZNS. 712-185-ZR 38/12 z dnia 12 listopada 2012r. Wykazała brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, a organ upoważniony do wydania opinii w zakresie ochrony środowiska w Postanowieniu znak WOOS-II.4240.1364.2012.OZ z dnia 07 lutego 2013r. Stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Urząd Gminy w Gniewoszkowie po przeprowadzeniu wnikliwej analizy zebranych dokumentów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust.1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę co następuje:

## 1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi wojewódzkiej w obrębie miejscowości gminnej Gniewoszów wraz z połączeniem do miejscowości Wysokie Koło, gdzie znajduje się Sanktuarium Maryjne, na odcinku od km 13+461,30 do km 15+968,20 tej drogi. Odcinek drogi wojewódzkiej objęty projektem przebudowy leży w całości na terenie gminy Gniewoszów, i jest odcinkiem zamykającym przebudowę układu komunikacyjnego tej gminy. przedmiotem inwestycji jest drogowa inwestycja liniowa długości 2506,90 mb, przebiegająca istniejącym korytarzem drogowym i położona w wsi gminnej Gniewoszów, przez teren Wysokie Koło. Planowana przebudowa rozpoczyna się od km 13+461,30 tj granicy miejscowości Gniewoszów, przechodzi przez zabudowę mieszkalno-usługową miejscowości gminnej Gniewoszów i dochodzi do zabudowy zagrodowej wsi Wysokie Koło i kończy się w km 15+968,20 tj. w granicy obszaru zabudowanego. Droga wojewódzka na tym odcinku oprócz obsługi zabudowy m. Gniewoszów i m. Wysokie Koło obsługuje, zespół sakralny, cmentarz parafialny oraz cmentarz wojskowy. Droga ta położona jest w ciągu komunikacyjnym łączącym Warszawę przez Kozienice z Puławami w województwie lubelskim. Powierzchnia terenu przeznaczanego pod niniejszą inwestycję liczy 37603,50 m<sup>2</sup> z czego powierzchnia utwardzona /jezdnia , chodnik/ - 22562,10 m<sup>2</sup>

Parametry projektowanej drogi są następujące:

- długość – 2506,90 mb
- liczba jezdni – 1
- liczba pasów ruchu – 2
- szerokość pasa ruchu – 3,00 m
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna
- klasa drogi – „G”
- średnia prędkość ruchu – 50 km/h
- rowy boczne – ziemne , trawiaste,
- chodnik – za rowem – szerokości 1,50 m,
- chodnik przy krawężnikowy – szerokości 2,0 m
- ciąg pieszo – rowerowy – szerokości 3,0 m

W projektowanych granicach pasa drogowego mieszczą się takie elementy jak:

- jezdnia,
- pobocza ziemne,
- zjazdy indywidualne,
- zjazdy na drogi lokalne,
- infrastruktura techniczna,
- ciągi piesze , ciąg pieszo rowerowy
- renowacja przepustu i odbudowa rowów przydrożnych,
- oznakowanie pionowe.

Planowany do przebudowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 738 o długości 2506,90 mb , położonej na działkach o nr ew. ujętych w wykazie w m Gniewoszów, Wysokie Koło obejmuje następujące rozwiązania technologiczne:

- przebudowę konstrukcji nawierzchni jezdni przez wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego na istniejącej podbudowie z bruku oraz na podbudowie z kruszywa łamanego kamiennego na odcinkach gdzie projektuje się poszerzenie konstrukcji nawierzchni.
- budowę ciągów pieszych o nawierzchni z kostki brukowej,
- budowę ciągów pieszo – jezdnych o nawierzchni bitumicznej,
- odbudowę rowów przydrożnych,
- renowację przepustu wraz z uporządkowaniem dopływów i odpływów rowu w obrębie pasa drogowego,
- przebudowę zjazdów indywidualnych,

W ramach przebudowy odcinka drogi wojewódzkiej nie przewiduje się zmiany funkcji użytkowej wraz z przebudową nawierzchni jezdni przez jej poszerzenie, uzupełnienie o budowany chodnik i

ciąg pieszo - rowerowy, przebudowę rowów przydrożnych, budowę lokalnej kanalizacji deszczowej uporządkuje się całość gospodarki wodami opadowymi. Służyć temu będą przebudowa istniejących przepustów wraz z odtworzeniem rowów dopływowych i odpływowych przy nich.

## 2. Rodzaj technologii

Rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących ustaw oraz rozporządzeń, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 738 relacji od skrzyżowania z drogą gminną w km 13+461,30 do granicy miejscowości Wysokie Koło w km 15+968,. Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i mieści się w granicach 14,0 do 15,0 m. Pas drogowy ustabilizowany istniejącą infrastrukturą drogową w postaci nawierzchni bitumicznej, poboczy gruntowych oraz obustronnych rowów przydrożnych. Roboty drogowe nawierzchniowe oraz związane z przebudową i budową infrastruktury technicznej, prowadzone będą w technologii zmechanizowanej, systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych. Roboty odwodnieniowe związane z renowacją przepustu wykonywane będą metodą mieszaną, punktową ręczną i mechaniczną. W miejscach kolizji i zbliżeniu do istniejącej infrastruktury technicznej prace wykonywane będą pod nadzorem gestorów poszczególnych mediów. Realizacja przebudowy, konieczna do wykonania przy zachowaniu możliwości odbywania się ruchu kołowego i pieszego planowana jest do wykonawstwa odcinkowego wynikającego z ustalonych działek roboczych. Na tych odcinkach ruch pojazdów odbywać się będzie wahadłowo i regulowany znakami i sygnałami ustalonymi dla tych działek roboczych.

## 3. Przewidywane ilości wykorzystywanych surowców, wody i energii.

Planowana inwestycja po wykonaniu robót budowlanych nie będzie wymagała zaopatrzenia w wodę ani inne surowce.

## 4. Rozwiązania chroniące środowisko.

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi wszystkie elementy techniczne użyte do budowy drogi posiadają odpowiednie atesty i świadectwa dopuszczenia do stosowania a projektowany nowy /odtworzony/ system zapewni odprowadzenie wód opadowych bez zanieczyszczenia wód podziemnych oraz powierzchni gruntu przyległego. Sprzęt pracujący przy budowie podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw, grysów, żwirów i piasków pochodzą ze źródeł kopalnych spoza terenu przebudowy. Beton asfaltowy i asfalt pochodzą z wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Prefabrykaty betonowe dostarczane będą z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Powstałe na etapie wykonawczym odpady i ścieki będą gromadzone i systematycznie usuwane z terenu budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ochrona flory, sprowadza się do wprowadzenia nowych nasadzeń roślinnych, adaptacji oraz ochrony na czas budowy pozostałych drzew. Nowe nasadzenia pozwolą na rozpoczęcie procesu przywracania równowagi biologicznej. Projektowana zieleń wysoka i średnia pozwoli na wkomponowanie przebudowywanej drogi w istniejący krajobraz. Przesłona roślinna zmniejszy nie tylko zanieczyszczenie pyłowe, zmniejszy również poziom hałasu jak i negatywne oddziaływanie spalin na otoczenie drogi. Wprowadzenie drzew o dużych walorach jakościowych i estetycznych wkomponowanych w krajobraz, uzupełnienie zieleni wysokiej odpowiednio dobraną zielenią średnią i niską wpisze przebudowywaną ulicę w otoczenie. Podczas prac budowlanych ruch pojazdów ciężarowych, praca maszyn budowlanych staje się generatorem zanieczyszczenia powietrza, zwiększenia hałasu i drgań. Ta uciążliwość zależna od czasu trwania budowy nie jest możliwa do wyeliminowania. Stosowany obecnie sprzęt o niskich emisjach oraz wykonywanie głównych prac budowlanych z użyciem maszyn tylko w porze dziennej ograniczy negatywny wpływ budowy na środowisko. Przewidywany czas realizacji określony na 90 dni nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. Wody gruntowe w otoczeniu drogi poprzez właściwą organizację ruchu, użycie sprawnego i dobrze utrzymanego sprzętu nie spowoduje erozji gruntu na

skarpach nasypów i wykopów. Wody opadowe gromadzące się w wykopach i korytach winne być odpompowywane i deponowane na zlewisu wskazanym przez Inwestora. Hałas powstający podczas realizacji inwestycji spowodowany ruchem pojazdów ciężarowych, maszyn budowlanych, wibratorów i walców drogowych jest na etapie prac budowlanych praktycznie nie do wyeliminowania. Wszystkie te uciążliwości ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Także zapotrzebowanie na energię elektryczną potrzebna do zaplecza budowy oraz oświetlenia elementów ochrony ruchu zakończone będzie po wykonaniu prac budowlanych. Prowadzona analiza potencjalnych zagrożeń dla środowiska wynikających z planowanej przebudowy drogi wojewódzkiej nr 738 na odcinku od Gniewoszowa do Wysokiego Koła, oraz istniejących sposobów minimalizacji ich występowania oraz ich skutków, pozwoliła na wyciągnięcie następujących wniosków:

#### 4.1 Przedmiotowa przebudowa drogi wojewódzkiej i przebudowa elementów systemu odwodnienia drogi i terenu przyległego

- nie zmienia stosunków międzyludzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych,
- nie spowoduje potrzeby przebudowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp.,
- nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych,
- nie spowoduje dodatkowej wycinki drzew i krzewów, wyeliminowane będą tylko drzewa i krzewy porastające rowy i pobocza drogi ograniczające widoczność i tworzące zagrożenia dla poruszania się pieszych i pojazdów,
- nie spowoduje zmian stosunków wodnych,
- nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego,
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych,
- planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo-krajobrazowego, kulturowego i nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi,
- projektowane przedsięwzięcie z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształconym nie jest źródłem konfliktów społecznych.

#### 4.2 Korzyści dla środowiska po realizacji planowanej inwestycji:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów poprzez modernizację skrzyżowań i budowę gładkiej i trwałej nawierzchni bitumicznej.
- poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego wynikającego z przeniesienia go na tworzone ciągi piesze co spowoduje wyeliminowanie zagrożeń w ruchu zarówno pojazdów jak i pieszych,
- uzyskanie gładkiej nawierzchni jezdni spowoduje nie tylko mniejszą awaryjność pojazdów ale i zmniejszenie emisji spalin oraz zwiększy komfort jazdy,
- mimo, że planowana na etapie wykonywania prac budowlanych spowoduje zwiększenie uciążliwości w postaci zwiększenia emisji spalin, zwiększenia zapylenia oraz wzrostu poziomu hałasu to efekty dla środowiska są niewspółmiernie korzystne dla środowiska. Planowany czas realizacji przebudowy drogi wojewódzkiej 738 w m. Gniewoszów wyniesie 90 dni.

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

Pojazdy poruszające się po drodze powodują, zanieczyszczenia gazowe w postaci: SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Co, Pb, oraz pyły mają znaczący wpływ na otoczenie drogi, także hałas toczących się pojazdów ma istotny wpływ na klimat akustyczny otoczenia drogi. Wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma zarówno wielkość potoku ruchu jak i jego struktura, oraz stan techniczny pojazdów, rodzaj i jakość paliw, czy też rozwiązania konstrukcyjne pojazdów. Parametry te nie zależą od rozwiązań obecnie podejmowanych w ramach projektu przebudowy. Przebudowana droga wojewódzka 738 obciążona będzie ruchem jak dla kategorii KR 4 tj maksymalne natężenie całodobowego ruchu wyniesie 1774 p/d w tym 5,58 % to pojazdy ciężarowe i autobusy. Takie obciążenie ruchowe / bardzo mały udział pojazdów wysokotonażowych / tworzy poziom dźwięku poniżej 55dB w porze nocnej oraz poniżej 65 dB w porze dziennej, są to wartości zgodne z obowiązującą ustawą. Poziomy hałas także z uwagi na budowę gładkich nawierzchni

zmniejszających opory toczenia i wytwarzania hałasu nie wymuszają tworzenia dodatkowych elementów ochrony terenu przed hałasem w postaci ekranów akustycznych. Projektowane pasy zieleni izolacyjnej z urządzoną zielenią średnią i wysoką stanowić będą wystarczającą ochronę przeciwhałasową. W fazie wykonywania robót budowlanych zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego pyłem oraz spalinami pochodząc będzie od maszyn, urządzeń i środków transportu użytych przy budowie. Odory powstające w fazie układania warstw bitumicznych są okresowo uciążliwe i mają charakter nie zorganizowany, ale przejściowość prac budowlanych powoduje, że w tym okresie nie nastąpią trwałe negatywne zmiany w środowisko głównie związane z powietrzem.

W celu ograniczenia emisji pyłowych i gazowych do powietrza na etapie prac budowlanych należy:

- drogi dojazdowe oraz technologiczne utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie i emisję spalin,
- masy bitumiczne transportować pojazdami specjalistycznymi wyposażone w przesłony ograniczające emisję oparów asfaltu,
- masy asfaltowe produkować zgodnie z recepturami technicznymi bez dodatkowego uzupełniania lepiszcza.

5.1. Ilość i sposób odprowadzenia ścieków bytowych – nie dotyczy przedmiotowej inwestycji

5.2. Ilość i sposób odprowadzenia ścieków przemysłowych – nie dotyczy przedmiotowej Inwestycji

5.3. Ilość i sposób odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych.

a. Opis stanu istniejącego.

Droga wojewódzka nr 738 nie odpowiada żadnym parametrom technicznym dla tej klasy drogi dlatego podjęta została decyzja o jej przebudowie.

Poza pasem drogowym drogi wojewódzkiej znajdują się następujące elementy uzbrojenia technicznego :

- sieci energetyczne NN i oświetleniowe,
- wodociąg magistralny o średnicach 110 mm,
- sieć telekomunikacyjna.

Sieci te nie kolidują z planowaną przebudową i nie przewidziano ich zmian lokalizacyjnych

Do określenia wielkości zanieczyszczeń wg zaleceń PN-S-02204 przyjęto prawdopodobieństwo wystąpienia deszczu jako 20 % z koncentracją terenową wynoszącą 5 min,

- powierzchnia utwardzona projektowanej drogi wynosi  $22\,562,0\text{ m}^2$   $F = 2,26\text{ ha}$ ,
- czas trwania deszczu – 15 min,
- średnioroczny opad atmosferyczny  $H = 600\text{ mm}$ ,
- jednostkowy spływ  $q = 0,08\text{ m}^3 / \text{sek}$ ,
- współczynnik spływu  $\phi = 0,87$

Natężenie wód opadowych z powierzchni projektowanej drogi wyniesie:

$$Q = \phi \times q \times F = 0,87 \times 0,08 \times 2,26 = 157\text{ l}$$

Objętość wód opadowych w ciągu roku:

$$V = F \times H \times \phi = 2,26 \times 0,6 \times 0,87 = 11\,797\text{ m}^3 / \text{rok}$$

Łączny roczny ładunek zawiesiny w wodach opadowych :

$$L = Sz \times V = 0,125 \times 11\,797 = 1475\text{ kg} / \text{rok}$$

Gdzie: Sz – stopień zanieczyszczenia zawiesiny ogólnej w ściekach deszczowych według normy PN-S-02204 dla średniego natężenia ruchu wynoszącego 1140 poj/d wyniesie  $0,125\text{g/m}^3$

Ilość substancji ropopochodnych :

$$L_n = 0,08 L = 0,08 \times 1475 = 118,0 \text{ kg/rok}$$

Prognozowane stężenie substancji ropopochodnych wynoszące  $10,0 \text{ g/m}^3$  nie przekracza dopuszczalnych wartości wynoszących  $15 \text{ g/m}^3$ , nie zachodzi więc potrzeba budowy urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe przed zrzutem do odbiornika, w postaci budowy separatorów koalescencyjnych. Stężenie zanieczyszczeń uzależnione jest od pory roku, natężenia i częstotliwości występowania opadów, tak że jakość wód opadowych w różnych okresach jest zmienna i zgodnie z rozporządzeniem Ministerstwa Środowiska ich jakość jest określana jedynie w stosunku do zawiesin i substancji ropopochodnych.

Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo do trawiastych rowów przydrożnych gdzie nastąpi ich całkowite oczyszczenie.

#### b. Ocena możliwości migracji zanieczyszczeń

W podłożu zalegają piaski średnie i gliny piaszczyste z przewarstwieniami piasków drobnych. Nie są to warstwy odcinające zanieczyszczenia, ale oczyszczenie w trawiastych rowach przydrożnych jest wystarczające i nie przewiduje się migracji zanieczyszczenia do przypowierzchniowej warstwy wodonośnej.

#### c. Opis przyjętych rozwiązań

Droga wojewódzka na całej swej długości odwadniana jest systemem mieszanym odprowadzenia wód opadowych zarówno bezpośrednio do rowów przydrożnych a dalej do istniejących cieków wodnych jak i do lokalnej kanalizacji deszczowej i dalej do istniejących cieków wodnych.

1. Planowana przebudowa z uwagi na jej kompleksowy charakter wprowadzi nie tylko ład komunikacyjny i urbanistyczny, ale także wpłynie pozytywnie na wszystkie elementy ochrony środowiska.
2. Uporządkowanie włączeń do drogi wojewódzkiej w postaci urządzonych zjazdów indywidualnych, uporządkowanie skrzyżowań z drogami lokalnymi czy też zjazdami publicznymi niesie za sobą większe bezpieczeństwo zarówno ruchu pieszego jak i kołowego.
3. Wykonanie oddzielenia ruchu pieszego od ruchu pojazdów samochodowych przez utworzenie ciągów pieszych, zwiększa nie tylko bezpieczeństwo ruchu ale i wprowadzi ład w obsłudze zabudowań zlokalizowanych przy tej drodze.
4. Proponowane rozwiązania projektowe spowodują ograniczenie ilości wydalanych spalin, ograniczą hałas generowany przez ruch pojazdów a wzrastający podczas hamowania i ruszania pojazdów mechanicznych. Przebudowa drogi wojewódzkiej z drogi o niewłaściwych parametrach technicznych na prawidłowe parametry dla dróg klasy „Z” wyeliminuje powstawanie zatorów, blokad i zwolnień przepływu potoku pojazdów przez co opory ruchu zostają zminimalizowane.

#### 8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Żaden element tworzący lokalne i transgraniczne oddziaływanie środowiskowe nie został naruszony ani przekroczony a wynika to z uwagi na lokalizację i umieszczenia w środowisku już przekształconym, przy nie zmienionej funkcji wykonywanej przez przebudowywaną ulicę.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, (Dz.U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880, z póź. zm.) , znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Badany obszar nie stanowi systemu przyrodniczego gminy co zostało potwierdzone w

uchwalonym przez gminę „Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego”

Projektowana przebudowa drogi wojewódzkiej jest inwestycją mającą na celu poprawę warunków komunikacyjnych zarówno dla ruchu tranzytowego, lokalnego i towarowego obsługującego obszary użytków rolnych, Planowana inwestycja znajduje się poza obszarami objętymi ochroną. Najbliżej położonym jest obszar specjalnej Ochrony ptaków „Dolina środkowej Wisły” (PLB140004) będący częścią programu Natura 2000

Po zapoznaniu się z istniejącymi dokumentami oraz przeprowadzoną wizją terenową, można wyciągnąć jednoznaczny wniosek, że opisywana inwestycja jest nie konfliktowa w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska jak również z punktu widzenia konfliktów społecznych jako, że powstaje w obszarze już przekształconym

Walory kulturowe

Planowana inwestycja nie zagraża zabytkowym obiektom znajdującym się w pobliżu.

10. Ryzyko występowania poważnych awarii przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii

Prawidłowa realizacja inwestycji, przy zachowaniu reżimów technologicznych nie powinna spowodować występowania sytuacji awaryjnych. W trakcie eksploatacji nie można przewidzieć wystąpienia sytuacji awaryjnych w trakcie korzystania z drogi przez osoby nie przestrzegające obowiązujących zasad i przepisów w ruchu drogowym. Występowanie takich sytuacji można ograniczyć przez:

- prawidłową technologie wykonania budowy drogi,
- właściwe oznakowanie poziome i pionowe ciągu ulicznego,
- utrzymywanie drogi w dobrym stanie technicznym ,
- prowadzenie stałego nadzoru technicznego i właściwe reagowanie na powstałe uszkodzenia i utrudnienia.

Wykonanie nowej nawierzchni spowoduje zmniejszenie emisji hałasu (ze względu na równość nawierzchni) oraz zmniejszenie zanieczyszczenia pyłem i kurzem, a także mniejszą emisję spalin – płynniejsza jazda pojazdów, ograniczenie ilości hamowań i przyspieszeń, skrócenie trasy pojazdów poruszających się w obrębie gminy.

Biorąc powyższe pod uwagę, postanowiono jak w sentencji.

Niniejsze postanowienie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej. Podano do publicznej wiadomości mieszkańcom poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Gniewoszków.

## POUCZENIE

Postanowienie jest ostateczne i nie przysługuje na nie zażalenie.

Otrzymują:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska ul. Sienkiewicza 3, 00- 015 Warszawa
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny ul. Świerczewskiego 27, 26-900 Kozenice
3. „Miastoprojekt” Dariusz Tkaczyk;26-600 Radom ul. M.C. Skłodowskiej 18
4. a/a