WÓJT
GMINY ZBÓJNA
18-416 Zbójna
ul. Łomżyńska 64

Załącznik nr.1 do Decyzji
Wójta Gminy Zbójna
z dnia 08 października 2024 r.
znak: RLŁ.6220.13.2024

Charakterystyka przedsięwzięcia

„Przebudowa drogi gminnej polegająca na uzupełnieniu i wzmocnieniu istniejącego pasa drogi we wsi Zbójna (kol. Suchy Borek) na działkach nr 1320, 1327/2 – odcinek o długości ok. 1750 m."

Powyższe przedsięwzięcie po przeanalizowaniu Karty Informacyjnej zakwalifikowano do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko 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 późn. zm.).

1) RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Planowana inwestycja jest inwestycją celu publicznego obejmującą swoim zakresem przebudowę drogi gminnej polegającą na uzupełnieniu i wzmocnieniu istniejącego pasa drogi we wsi Zbójna (kol. Suchy Borek) na działkach nr 1320, 1327/2 – odcinek o długości ok. 1750 m. Przedsięwzięcie położone jest na terenie gminy Zbójna, powiat łomżyński, województwo podlaskie, w obrębie ewidencyjnym Zbójna (200709_2.0019). Zamówienie obejmuje opracowanie dokumentacji projektowej na realizację inwestycji drogowej pn.: „Przebudowa drogi gminnej polegająca na uzupełnieniu i wzmocnieniu istniejącego pasa drogi we wsi Zbójna (kol. Suchy Borek) na działkach nr 1320, 1327/2 – odcinek o długości ok. 1750 m".

Początek inwestycji przyjęto na wysokości działki nr 524/1 w obrębie m. Zbójna, natomiast koniec na wysokości działki nr 405/2 w obrębie m. Zbójna. Projektowana inwestycja obejmuje przebudowę drogi gminnej na odcinku o długości ok. 1,75 km. W stanie istniejącym droga przebiega w sąsiedztwie terenów leśnych, pól uprawnych, łąk oraz zabudowy zagrodowej. Inwestycja w całości zlokalizowana jest w istniejącym pasie drogowym drogi gminnej.

Planowany teren inwestycji został zaznaczony w załączniku graficznym - mapa ewidencyjna gruntów. Przedmiotowy odcinek drogi gminnej służy do obsługi ruchu lokalnego. Na całym odcinku posiada nawierzchnię z kruszywa szerokości ok. 3,5m w dostatecznym stanie technicznym. Niweleta drogi przebiega w większości w poziomie przyległego terenu. Wody opadowe z przyległych pól przepływają przez koronę drogi zgodnie ze spadkami terenu lub odprowadzane są w tereny zielone pasa drogowego. W pasie drogowym i w jego bezpośrednim sąsiedztwie występują następujące sieci infrastruktury technicznej: sieć telekomunikacyjna oraz sieć energetyczna.

Droga gminna na odcinku przewidzianym do przebudowy charakteryzować się będzie następującymi parametrami:
– Długość – ok. 1,75 km,
– Klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
– Rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
– Kategoria ruchu – KR1,
– Szerokość jezdni – min. 3,5m.

Wykaz działek, na których zlokalizowana jest inwestycja:

Obszar, który obejmuje inwestycja znajduje się na terenie województwa podlaskiego, w powiecie łomżyńskim, w gminie Zbójna
Numery ewidencyjne działek:

- Zbójna (200709_2.0019): 1327/2, 1320.

Granice realizacji inwestycji i granice oddziaływania na środowisko zostały oznaczone graficznie na arkuszu mapy ewidencyjnej w skali 1:2000 oraz dodatkowo na arkuszu mapy do celów projektowych
w skali 1:1000
- granica realizacji inwestycji linią przerywaną fioletową,
- granice oddziaływania na środowisko linią przerywaną niebieską.

Usytuowanie przedsięwzięcia – ze zwróceniem uwagi na możliwość zagrożenia środowiska – zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczania się środowiska i odnawianie się zasobów naturalnych, walory przyrodnicze i krajobrazowe – uwzględniające:

a) Obszary wodno – błotne:
Najbliżej położonym takim obszarem jest Biebrzański Park Narodowy [ok. 42 km] i znajduje się on poza obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

b) Obszary wybrzeży:
Najbliższe środowisko morskie wraz z obszarem wybrzeżnym znajduje się poza obszarem oddziaływania przedsięwzięcia – Morze Bałtyckie [ok. 197 km].

c) Obszary górskie lub leśne:
Obszary górskie
Najbliższy obszar górski znajduje się poza obszarem oddziaływania przedsięwzięcia tj. Góry Świętokrzyskie [ok. 260 km]
Obszary leśne
Najbliższy obszar leśny znajduje się w bezpośrednim otoczeniu przedmiotowej inwestycji (działki przyległe do pasa drogowego). Są to obszary leśne należące do Lasów Państwowych oraz leżące na gruntach prywatnych.

Poprawa technicznych parametrów jezdni (np. równość poprzeczna i podłużna nawierzchni) oraz zastosowanie rozwiązań bezpieczeństwa ruchu drogowego po zrealizowaniu przedsięwzięcia przyczyni się do ograniczenia emisji spalin związanych z ruchem pojazdów (głównie nagłe zmiany prędkości – wielokrotne hamowanie i przyspieszanie pojazdów) oraz do poprawy klimatu akustycznego.

d) Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:
Najbliższa strefa ochrony ujęć wód znajduje się w miejscowości Zbójna – w odległości ok. 1,5 km od przedmiotowej inwestycji i znajduje się poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia.

e) Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów
i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Przedsięwzięcie realizowane będzie w sąsiedztwie następujących obszarów objętych ochronną:
- Dolina Dolnej Narwi PLB140014 (Natura 2000 obszary specjalnej ochrony) – odległość ok. 2,1 km,
- Ostoja Narwiańska PLH200024 (Natura 2000 specjalne obszary ochrony) – odległość ok. 3,2 km.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na ww. tereny. Oddziaływania będą miały charakter lokalny i ograniczą się do terenu i okresu prac związanych z

budową obiektów. Realizacja inwestycji ze względu na planowany zakres nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu.

f) Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:
Zgodnie z art. 3 pkt 34 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2024 poz. 54 z późn. zm.), przez standard jakości środowiska rozumie się poziomy dopuszczalne substancji lub energii oraz pułap stężenia ekspozycji, które muszą być osiągnięte w określonym czasie przez środowisko jako całość lub jego poszczególne elementy przyrodnicze. Standardy jakości środowiska mogą być zróżnicowane w zależności od obszarów. W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie występują obszary, na których zostały przekroczone standardy jakości środowiska lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

g) Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:
Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie obszaru chronionego krajobrazu Równiny Kurpiowskiej i Doliny Dolnej Narwi. Inwestycja nie wpływa na wartości historyczne i kulturowe tj. ochronę tożsamości kulturowej obszaru, ochronę zasobów dziedzictwa kulturowego, odtwarzanie i ożywianie lokalnych tradycji. Sposób użytkowania obecnie terenu nie zmieni się więc i wpływ na ww. wartości pozostaje bez zmian.

h) Gęstość zaludnienia:
23,5 osób/km^2 (Gmina Zbójna).

i) Obszary przylegające do jezior:
Brak takich obszarów w bliskim sąsiedztwie inwestycji.

j) Obszary ochrony uzdrowiskowej:
Brak takich obszarów w bliskim sąsiedztwie inwestycji.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP).

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w obszarze dorzecza rzeki Wisły. Według podziału zlewniowego na Jednolite Części Wód Powierzchniowych (JCWP) określonego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25.06.2021 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz.U. 2021 poz. 1475), teren wchodzi w skład JCWP – Dopływ spod Popiołek, oznaczonej kodem RW200010265132, powierzchnia zlewni 53,48 km^2.

Podstawę przy ustalaniu celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych stanowi aktualny stan JCWP, w związku z wymaganym zgodnie z RDW warunkiem niepogarszania ich stanu.

Długość zlewni Dopływ spod Popiołek, oznaczonej kodem RW200010265132 to 18,48 km. Zlewnia swoim zasięgiem obejmuje fragmenty gmin: Miastkowo, Nowogród, Zbójna oraz Łyse. Dopływ spod Popiołek kończy swój bieg jako prawy dopływ rzeki Narew.

Ocena stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.):

Celem środowiskowym dla jednolitych części wód zaliczonych do kategorii naturalnej części wód,

Stan/potencjał ekologiczny:	umiarkowany
Wskaźniki determinujące stan:	OWO; makrobezkręgowce
Stan chemiczny:	poniżej dobrego
Wskaźniki determinujące stan:	benzo(a)piren, benzo(g,h,i)perylen, fluoranten; nie dotyczy
Stan (ogólny):	zły

złym stanie, jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego. Zgodnie z art. 56. Ustawy Prawo Wodne, celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na wody powierzchniowe, bowiem realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie się wiązała z poborem wody
i odprowadzaniem ścieków. Do cieków wodnych i ziemi będą odprowadzane wody opadowe i roztopowe. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. 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 (Dz.U. 2019 poz. 1311) zgodnie z § 17. 2. wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1, mogą być wprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 75a ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, bez oczyszczania. W związku z powyższym planowany zakres robót nie spowoduje naruszenia parametrów hydromorfologicznych cieków wodnych. Ewentualny wpływ zanieczyszczeń na wody może wystąpić jedynie w sytuacjach awaryjnych - np. w wyniku wycieku paliwa z maszyn budowlanych lub środków transportu w trakcie budowy.

Wody podziemne

Planowana inwestycja znajduje się na terenie Jednolite Części Wód Podziemnych nr 50 leżącym w obrębie regionu Narwi, Środkowej Wisły. Jej powierzchnia wynosi 6246,13 km^2.

Ogólna charakterystyka środowiskowa JCWPd nr 50

- Kod JCWPd: GW200050
- Powierzchnia JCWPd: 6246,13 km^2
- Typ warstwy wodonośnej: porowata podziemna warstwa wodonośna,
- Stratygrafia: czwartorzęd,
- Litologia: piaski, żwiry, otoczaki,
- Liczba poziomów wodonośnych: 2
- Średni współczynnik filtracji:
  - poziom Q_1: 0,139 – 5,554 m/h
  - poziom Q_2: 0,095 – 0,213 m/h
  - poziom Q_3: 0,183 m/h
  - poziom Pg - Ng: 0,009 – 0,233 m/h
- Średnia miąższość utworów:
  - poziom Q_1: <40 m
  - poziom Q_2: <50 m
  - poziom Q_3: <20m
  - poziom Pg - Ng : - 10-50

Zasoby wód podziemnych dostępne do zagospodarowania [tyś m^3/d]	
zasoby	245133.64

Położenie hydrologiczne i hydrogeologiczne	
Dorzecze	Wisły
Region wodny RZGW	Środkowej Wisły RZGW Warszawa

Ocena stanu JCWPd nr 50 (2019) wg Rozporządzenia MGMiŻŚ z dnia 11.10.2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. 2019 poz. 2148):

Ocena stanu:	
Stan ilościowy	dobry
Stan jakościowy	dobry
Ogólna ocena stanu JCWPd	dobry
Ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych	niezagrożona
Przyczyna zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych	brak

Analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia na cele środowiskowe dla JCWPd 50:
1) cel środowiskowy
- zapobieganie dopływowi, lub ograniczenie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych:

planowana eksploatacja inwestycji nie będzie generować ścieków lub innych zanieczyszczeń do gruntu; w sytuacjach awaryjnych sprzętu lub środków transportu (wyciek paliwa) przewiduje się zastosowanie środków sorpcyjnych do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych i prawne usunięcie zanieczyszczonego gruntu w miejsce wskazane przez odpowiednie służby.
- zapewnienie równowagi między poborem, a zasilaniem wód podziemnych:

nie przewiduje się poboru wód podziemnych do celów realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.
- wdrożenie działań niezbędnych dla ochrony wód podziemnych:

dla ochrony wód podziemnych przewiduje się prowadzenie budowy z użyciem sprawnego technicznie sprzętu budowlanego, na terenie inwestycji nie będą magazynowane żadne środki eksploatacyjne lub odpady.

Wniosek: Ocenia się, że planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zasoby i jakość wód podziemnych JCWPd 50.

Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1.1 i 1.2 wynikające z:

a) Zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:
Przedsięwzięcie nie będzie stanowić uciążliwości dla mieszkańców nieruchomości w zasięgu oddziaływania inwestycji zarówno w fazie realizacji jak i późniejszej eksploatacji. Zasięg oddziaływania inwestycji obejmuje obszar w promieniu 100 m od granic inwestycji.

b) Transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:
Brak transgranicznego oddziaływania.

c) Wielkość i złożoność oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:
Bezpośrednie oddziaływania będą miały zasięg lokalny i ograniczają się do terenu i okresu przebudowy i rozbudowy drogi.

d) Prawdopodobieństwa oddziaływania:
Głównymi oddziaływaniami, związanymi z fazą budowy będą uciążliwości związane z hałasem pochodzącym z maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie budowlanym.

e) Czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania:
Główne oddziaływania, związane z fazą budowy, będą miały charakter odwracalny oraz będą występowały w relatywnie krótkim czasie. Nie przewiduje się wprowadzania zanieczyszczeń i energii do środowiska w trakcie realizacji inwestycji.

2) POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIE SZATĄ ROŚLINNĄ:

Celem przebudowy drogi gminnej na odcinku o długości ok. 1,75 km. jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022 poz. 1518), a także poprawa bezpieczeństwa mieszkańców Gminy Zbójna, poprawa warunków środowiskowych oraz estetyki. Przedmiotowy odcinek drogi gminnej służy do obsługi ruchu lokalnego i przebiega w sąsiedztwie terenów leśnych, gruntów rolnych, pastwisk oraz zabudowy zagrodowej. Na całym odcinku posiada nawierzchnię z kruszywa o szerokości ok. 3,5m w dostatecznym stanie technicznym. Niweleta drogi przebiega w większości w poziomie przyległego terenu. Wody opadowe z przyległych terenów przepływają przez koronę drogi zgodnie ze spadkami terenu lub odprowadzane są do przydrożnych rowów trawiastych.

Szerokość pasa drogowego drogi gminnej na odcinku objętym opracowaniem wynosi ok. 6,0m.

Powierzchnia przeznaczona pod realizację inwestycji – ok. 10 430 m^2
Powierzchnia wyłączona z powierzchni biologicznie czynnej w stanie istniejącym – 7 950 m^2 [76 %]
Powierzchnia wyłączona z powierzchni biologicznie czynnej po przebudowie – 8 650 m^2 [83 %]

Droga przebiega w sąsiedztwie terenów leśnych, pól uprawnych, pastwisk oraz zabudowy zagrodowej. Wzdłuż drogi zlokalizowane są zjazdy na przyległe nieruchomości. Wody opadowe z drogi są odprowadzane powierzchniowo.

Prognozując warunki eksploatacji należy stwierdzić, że nie zachodzi znaczące zagrożenie zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego w trakcie funkcjonowania przebudowywanej drogi. Skuteczność zastosowania rozwiązań zarówno w sytuacji normalnego funkcjonowania drogi, jak i w sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód gruntowych.

Przebudowa wyżej opisanego układu nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu. W ramach inwestycji nie zachodzi konieczność wycinki drzew. Przewiduje się jedynie usunięcie zakrzaczeń w obrębie pasa drogowego.

W pasie drogowym i w jego bezpośrednim sąsiedztwie występują następujące sieci infrastruktury technicznej: sieć telekomunikacyjna oraz sieć elektryczna.

Forma użytkowania drogi nie ulegnie zmianie.

3) RODZAJ TECHNOLOGII (W ODNIESIENIU DO ISTNIEJĄCEJ I PLANOWANEJ DZIAŁALNOŚCI – OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO I PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA):

Rozpatrywaną przebudowę ciągu drogowego projektuje się w całości w istniejącym pasie drogowym, przy wykorzystaniu naturalnego ukształtowania terenu. Nawierzchnia drogi dowiązana będzie wysokościowo do istniejącego terenu. Odwodnienie nawierzchni zostanie zrealizowane powierzchniowo poprzez odpowiednie pochylenia poprzeczne i podłużne i odprowadzone na teren pasa drogowego.

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii występujących w budownictwie drogowym. W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie następujących prac w zakresie branży drogowej: roboty ziemne, wykonanie warstw konstrukcyjnych podbudowy, wykonanie nawierzchni jezdni, poboczy, wykonanie zjazdów na przyległe posesje, budowa kanału technologicznego (wg odrębnego opracowania).

Planowana droga oraz wszystkie jej elementy zostaną zaprojektowana zgodnie z założeniami przyjętymi przez Inwestora oraz w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022 poz. 1518).

Droga gminna na odcinku objętym przebudową charakteryzować się będzie następującymi parametrami:
– Przekrój jednojezdniowy 1x1 (miejscowo dopuszczalne 1x2),
– Szerokość pasa ruchu – 2,25 – 3,5 m
– Długość – ok. 1,75 km,
– Klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
– Rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
– Prędkość projektowa – 30 km/h,
– Kategoria ruchu – KR1,
– Szerokość jezdni – min. 3,5m,
– Szerokość poboczy min. 0,5m.

Zjazdy na posesje o szerokość jezdni min. 3,50m, nawierzchnia z kruszywa.

4) OPIS WARIANTÓW PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Istniejąca droga gminna spełnia swoje podstawowe zadanie – obsługuje ruch lokalny. Przebudowa istniejącego układu drogowego ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi gminnej. Nie ma potrzeby nowej lokalizacji przedsięwzięcia. Na podstawie ustawy – Prawo ochrony środowiska przedsięwzięcia polegające na przebudowie dróg nie wymagają rozpatrywania wariantów lokalizacyjnych. Poniżej zostały rozpatrzone warianty technologiczne.

Wariant 1 (projektowany) – polegający na wykonaniu drogi o nawierzchni z betonu asfaltowego. Nawierzchnia z betonu asfaltowego jest nawierzchnią, która charakteryzuje się:
- niską emisją hałasu,
- wysoką zdolnością do pochłaniania drgań,
- trwałością, średni okres eksploatacji nawierzchni asfaltowej wynosi 20 - 30 lat.
- poddaje się całkowicie recyklingowi, na rynku istnieje wiele technologii wykorzystujących w procesie technologicznym destrukt asfaltowy, np. na podbudowę lub jako składnik nowego betonu asfaltowego.

Wariant 2 – polegający na wykonaniu dróg o nawierzchni z betonu cementowego.
Nawierzchnie z betonu cementowego maja wiele wad ze względu na ochronę środowiska:
- wysoka emisje hałasu wywoływanego przejazdem przez szczeliny dylatacyjne,
- ścieranie się nawierzchni powodujące zwiększone zapylenie,
- czasowe wyłączenie odcinka drogi z ruchu z uwagi na okres wiązania i dojrzewania betonu cementowego
- brak odporności na używane środki do zimowego utrzymania nawierzchni (chlorki), powodujące wcześniejszą degradacje nawierzchni,
- trudniej poddaje się recyklingowi.

Wariant zerowy – nie podejmowanie opisywanego przedsięwzięcia.

Na podstawie powyższej analizy należy stwierdzić, że wariant 1 jest najbardziej korzystny, natomiast wariant zerowy powinien zostać odrzucony.

5) PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII:

W trakcie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystywanie surowców i materiałów budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska. Wykorzystywane i wbudowywane materiały to m.in. beton asfaltowy, kruszywo łamane, kruszywo naturalne, czyli materiały ogólnodostępne, dopuszczone do stosowania w tego typu pracach, zgodnie z Polską Normą. Energia elektryczna w procesie budowy nie będzie wykorzystywana. Niewielka ilość wody, która będzie potrzebna w trakcie robót budowlanych zostanie dowieziona beczkowozem. Zastosowanie wskazanych materiałów nie będzie miało istotnego znaczenia z punktu widzenia ochrony środowiska. Zużycie paliw podczas budowy związane będzie wyłącznie z obsługą transportu i sprzętu wykorzystywanego na budowie napędzanego olejem napędowym, zużycie ok. 4 – 10l/h – samochody samowyładowcze, rozkładarka masy bitumicznej, walce. Przewidziany czas budowy około 6 miesięcy. Wszystkie zużyte surowce wykorzystywane będą zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

6) ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO:

Celem zminimalizowania bądź wyeliminowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko w fazie realizacji będą przestrzegane poniższe zasady:

a) wykonawstwo przedsięwzięcia zostanie skrócone do niezbędnego minimum, a roboty budowlane będą wykonywane poza okresem lęgowym ptaków,
b) praca sprzętu mechanicznego tylko w porze dnia, tj. w godz. 6:00-22:00,

c) zachowanie szczególnej dbałości o stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę (m.in. układu paliwowo-olejowego), co wykluczy ewentualne zanieczyszczenie gleby i wody związkami ropopochodnymi,
d) tankowanie sprzętu mechanicznego pracującego na budowie na stacji paliw,
e) w czasie prowadzenia robót pnie rosnących drzew zostaną zabezpieczone osłonami przed ich mechanicznym uszkodzeniem,
f) w trakcie prowadzenia, w okresach bezdeszczowych, robót związanych z wykonaniem podbudowy, będzie ona zraszana wodą celem wyeliminowania unoszenie się kurzu,
g) wytworzone odpady (grupa 17: „odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej") będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami,
h) beton asfaltowy z wytwórni oraz kruszywo z koncesjonowanej kopalni będą dowożone specjalistycznymi, oplandekowanymi pojazdami,
i) niewbudowany w danym dniu beton asfaltowy zostanie odwieziony do wytwórni mas bitumicznych,
j) pracujący na budowie sprzęt mechaniczny będzie poruszał się tylko w obrębie pasa drogowego,
k) w czasie przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączane,
l) ewentualna baza budowy będzie wyposażona w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych a na jej terenie nie wolno dopuścić do gromadzenia się wody opadowej w zastoiskach,
m) powierzchnia terenu ew. bazy budowy przeznaczona do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego będzie wyłożona płytami betonowymi (celem ochrony wierzchniej warstwy gleby przed zniszczeniem),
n) tylko w razie niezbędnej potrzeby do zimowego utrzymania drogi będą stosowane środki chemiczne, ale w sposób najmniej szkodzący zadrzewieniu drogi.

7) RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO:

Realizacja inwestycji polegająca na przebudowie drogi gminnej na odcinku długości ok 1,75 km pomimo niewielkiego ujemnego oddziaływania na środowisko w trakcie realizacji, w dalszej perspektywie przyniesie niewymierne korzyści dla środowiska i mieszkańców. Nie przewiduje się wprowadzenia żadnych substancji lub energii.

a) Emisja do powietrza i zasięg oddziaływania:
W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie można wykluczyć krótkotrwałego zwiększenia poziomu zanieczyszczeń powietrza spowodowanych pracą sprzętu oraz pojazdów dowożących materiały budowlane. Źródłem emisji niezorganizowanej mogą być:
- kurz powstający podczas prac z użyciem mechanicznego sprzętu budowlanego oraz pojazdów dowożących materiały budowlane,
- spaliny z pojazdów dowożących materiały budowlane oraz pracujących maszyn drogowych,
- ulatniające się węglowodory, w trakcie układania nawierzchni z betonu asfaltowego.

W związku z tym w trakcie prowadzenia, w okresie bezdeszczowym, robót związanych z wykonaniem podbudowy, będzie ona zraszana wodą celem wyeliminowania unoszenie się kurzu.

Uwzględniając powyższe będą to emisje o zasięgu lokalnym (bez ryzyka transgranicznego oddziaływania), krótkotrwałe i odwracalne, które ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

b) Emisja hałasu i zasięg oddziaływania:

Hałas jest obecnie powszechnie spotykanym zjawiskiem wpływającym na klimat akustyczny. Przy dużym natężeniu i długim czasie oddziaływania hałas może stanowić duże zagrożenie dla ludzi i środowiska przyrodniczego. Hałas komunikacyjny jest jedynym czynnikiem mającym wpływ na klimat akustyczny gminy, jednak ma on znaczenie jedynie lokalne.

Opis terenów chronionych akustycznie

Analizowana inwestycja nie leży na terenie zakwalifikowanym do obszaru chronionego akustycznie, jednak w obszarze jej oddziaływania znajduje się obszar chroniony akustycznie: teren zabudowy zagrodowej.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Obowiązujące wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wynikają z zapisów Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014, poz. 112).

Najbliższe obszary chronione akustycznie na podstawie ww. Rozporządzenia, należy zakwalifikować do:

- terenów zabudowy zagrodowej, dla których dopuszczalny poziom hałasu wynosi:

- 55 dB(A) w godz. 6-22,

- 45 dB(A) w godz. 22-6,

Emisja hałasu na etapie prowadzenia prac budowlanych.

Istotnym elementem z punktu widzenia oddziaływania akustycznego, będzie etap realizacji inwestycji. Emisja hałasu związana będzie głównie z pracą typowego sprzętu budowlanego: samochodów ciężarowych, koparek, spychaczy oraz specjalistycznych maszyn związanych z budownictwem drogowym, służących do rozścielania asfaltu i jego zagęszczania (rozkładarki, walce) wykorzystywanych standardowo podczas budowy dróg, a także z dowozem materiałów oraz wywozem odpadów.

Należy zauważyć, iż poziom mocy akustycznej urządzeń stosowanych w budownictwie podlega ograniczeniom, zgodnie z wytycznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska [Dz. U. 2005r poz. 2202]. Zgodnie z powyższym rozporządzeniem moc akustyczna poszczególnych urządzeń nie powinna przekraczać:
- spycharka gąsienicowa – 103 dB(A)
- koparka kołowa, ładowarka – 101 dB(A)
- maszyny do zagęszczania, młoty pneumatyczne – 106 dB(A)

Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Dodatkowo intensywność prac i jednocześnie emisji hałasu będzie zmienna w przestrzeni i będzie przesuwała się systematycznie wraz z zasadniczym frontem prac. Ze względu na to, iż na obecnym etapie brak jest szczegółowego harmonogramu prac oraz wykazu urządzeń pracujących przy budowie, nie można wykonać szczegółowej analizy wpływu budowy na klimat akustyczny otoczenia. Ogólnie można stwierdzić, że uciążliwość akustyczna placu budowy może dochodzić do 70m. Prace związane z rozbudową drogi mają jednak charakter czasowy, a ich czas jest relatywnie krótki. W związku z powyższym zaleca się na etapie prowadzenia prac budowlanych zastosowanie się do poniższych wytycznych:

- zaplanować wszelkie operacje z użyciem ciężkiego sprzętu,

- stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym zgodnie z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska [Dz. U. z 2005r poz. 2202],
- czas budowy ograniczyć wyłącznie do pory dziennej,
- przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy,
- maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.
- maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie powinny charakteryzować się korzystnymi własnościami akustycznymi, jak również być w pełni sprawne technicznie.

Po zakończeniu realizacji inwestycji uciążliwości związane z pracami budowlanymi ustaną.

Emisja hałasu na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia

Źródłem emisji hałasu z przedmiotowej inwestycji będzie ruch pojazdów po projektowanej drodze (praca silnika, toczenie kół po drodze). Ze względu na hałas, Prawo ochrony środowiska klasyfikuje przedmiotową inwestycję jako źródło typu: „drogi lub linie kolejowe". Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości pojazdów, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przebudowa drogi nie będzie miała zasadniczego wpływu na klimat akustyczny w jej sąsiedztwie, ponieważ nie zmieni głównych parametrów drogi (ilość i szerokość pasów ruchu, natężenie ruchu, profil podłużny itp.). Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się jedynie do poprawy warunków akustycznych w związku z wykonaniem jej rozbudowy - wykonaniem nowej nawierzchni drogi, a tym samym przyczyni się do poprawy warunków akustycznych tego terenu.

c) Ilość i sposób odprowadzenia ścieków socjalno- bytowych:

W trakcie budowy zaplecze budowy zaopatrzone będzie w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych. Powstające ścieki bytowo-gospodarcze podczas budowy zbierane będą do przenośnych sanitariatów i wywożone przez wyspecjalizowane firmy do zlewni ścieków. Powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady komunalne będą zbierane do pojemników i wywożone na składowisko odpadów komunalnych, a odpady stałe inne do szczelnych pojemników
a następnie usuwane do utylizacji przez wyspecjalizowane firmy posiadające zezwolenie w zakresie świadczonych usług.

d) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane w tracie budowy będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska. Powstające podczas demontażu i rozbiórek odpady nie będą odpadami niebezpiecznymi.

e) Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Po zrealizowaniu inwestycji wody opadowe z nawierzchni dróg odprowadzane będą spadkami poprzecznymi i podłużnymi w tereny zielone pasa drogowego. Prognozując warunki eksploatacji należy stwierdzić, że nie zachodzi znaczące zagrożenie zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego w trakcie funkcjonowania rozbudowanych dróg. Skuteczność zastosowania rozwiązań zarówno w sytuacji normalnego funkcjonowania dróg oraz w sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód gruntowych.

f) Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:

W trakcie robót będą wytwarzane m.in.:

- odpady inne niż niebezpieczne z grupy 17: „odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej" o kodach:
  - 17 01 81 odpady z remontu i budowy dróg – ok. 3 Mg
  - 17 01 07 zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych
  i elementów wyposażenia innych niż wymienione w 17 01 06 – ok. 3 Mg,
  - 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 05– ok. 3 Mg,

Odpady te po poddaniu procesowi odzysku i recyklingu nadają się do ponownego wbudowania.

- odpady niebezpieczne o kodach:
  - 15 02 02 odpady opakowaniowe: sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne – ok.0,090 Mg,
  -130205 (mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe nie zawierające związków chlorowcoorganicznych) – ok. 0,090Mg (oleje w pojazdach będą wymieniane w profesjonalnych stacjach obsługi pojazdów).

g) Dane dotyczące innych wprowadzanych do środowiska substancji lub energii

Wielkość i rodzaje wprowadzanych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dotyczą głównie CO2, węglowodorów alifatycznych oraz węgla elementarnego. Według prognozy oddziaływania na warunki sanitarne otoczenia rozbudowanych dróg należy stwierdzić, że funkcjonowanie dróg będzie spełniało normy w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza w perspektywie prognozowanych natężeń ruchu i nie zachodzi konieczność utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Należy dodać, że współczesne samochody emitują coraz mniej spalin, co związane jest z wprowadzeniem benzyn bezołowiowych i redukcja związków siarki w olejach napędowych oraz wprowadzenie bardzo rygorystycznych norm emisji spalin we współcześnie produkowanych silnikach. Inwestycja w trakcie realizacji nie będzie miała znaczącego i długotrwałego oddziaływania na środowisko naturalne. Prawidłowo prowadzone prace przy realizacji inwestycji nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska. Ujemne, nieznaczne oddziaływanie na środowisko może występować jedynie w fazie realizacji przedsięwzięcia podczas pracy ciężkiego sprzętu. Jednak z uwagi na skalę i rozmiar prowadzonych prac budowlanych oraz wielkość zajmowanego terenu pod inwestycję, należy uznać, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko. Wykonanie przedmiotowej inwestycji nie będzie naruszać zasobów naturalnych, gdyż w jej obrębie nie stwierdzono ich występowania. Realizacja inwestycji wykazuje pozytywny wpływ powstałej infrastruktury na stan środowiska naturalnego w jej obrębie. Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni wpłynie pozytywnie na charakter ruchu pojazdów poprzez zwiększenie jego płynności (unikanie nagłych hamowań, zatrzymywania pojazdów). Wpłynie także na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, pyłowych i gazowych wprowadzanych do atmosfery przez poszczególne pojazdy. Wykonanie utwardzonej gładkiej nawierzchni w dużym stopniu zmniejszy poziom hałasu, zmniejszy zapylenie środowiska, poprawi stan odwodnienia terenu, zwiększy walory estetyczne oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Biorąc pod uwagę całokształt oddziaływania należy wskazać, że założony projekt wykazuje pozytywny wpływ na środowisko we wszystkich elementach wpływających obecnie na zanieczyszczenie środowiska. Przebudowa i eksploatacja drogi nie powinna kolidować z korzystaniem ze środowiska przez osoby trzecie oraz powodować konfliktów społecznych.

8) MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Lokalizacja, rodzaj i rozmiar przedsięwzięcia wyklucza możliwość jego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Inwestycja nie będzie miała znaczącego zasięgu oddziaływania na obszary geograficzne i liczby ludności, nie będzie miała transgranicznego charakteru oddziaływania na poszczególne elementy przyrodnicze. Prawdopodobne oddziaływanie na tereny sąsiednie jest znikome. Przedsięwzięcie będzie zrealizowane w krótkim czasie, przez co nie spowoduje negatywnego oddziaływania na tereny sąsiednie.

9) OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004R. O OCHRONIE PRZYRODY ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowana inwestycja nie znajduje się w obszarze chronionym. W okolicy planowanej inwestycji znajdują się następujące:

- Rezerwaty:
- Kaniston w odległości 3,3 km
- Czarny Kąt w odległości 7,3 km
- Tabory w odległości 10,3 km
- Mingos w odległości 12,7 km
- Olsy Płoszyckie w odległości 15 km
- Łokieć w odległości 5,3 km
- Rycerski Kierz w odległości 17,8 km

- Parki Krajobrazowe:
- Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi w odległości 21 km
- Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi – otulina w odległości 21 km

- Parki Narodowe:
- Biebrzański Park Narodowy - otulina w odległości 42,5 km
- Biebrzański Park Narodowy w odległości 41,2 km

- Obszary chronionego krajobrazu:
- Równiny Kurpiowskiej i Doliny Dolnej Narwi – inwestycja znajduje się w obszarze.

- Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe:
- Brak obszarów

- Natura 2000 obszary specjalnej ochrony:
- Dolina Dolnej Narwi PLB140014 w odległości 2,2 km,
- Puszcza Piska PLB280008 w odległości 16 km.

- Natura 2000 specjalne obszary ochrony:
- Ostoja Narwiańska PLH200024 w odległości 3,3 km,
- Mokradła Kolneńskie i Kurpiowskie PLH200020 w odległości 4,2 km,
- Dolina Pisy PLH200023 w odległości 4,2 km.

Rozpatrywaną inwestycję zaplanowano w istniejącym pasie drogowym przy wykorzystaniu naturalnego ukształtowania terenu.

W sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie ma zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Teren objęty inwestycją nie znajduje się na obszarach Natura 2000. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na ww. tereny. Oddziaływania będą miały charakter lokalny i ograniczą się do terenu i okresu prac związanych z budową obiektów. Realizacja inwestycji ze względu na planowany zakres nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu.

Teren ten nie obejmuje obszarów:

- na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone – takich jak obszary industrialne z rozwijającym się przemysłem ciężkim, powodujące znaczny wzrost emisji gazów, pyłów czy metali ciężkich oraz obszary o przekroczonych standardach jakości wód podziemnych i powierzchniowych. Obszar, przez który przechodzi planowana inwestycja jest nastawiona na ruch osobowo – towarowy, maszyn rolniczych oraz turystyczny,
- o wysokiej gęstości zaludnienia – średnia gęstość zaludnienia: 23,5 osób/km^2 (Gmina Zbójna).
- obszarów przylegających do jezior,
- uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

10) WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ.

Rozpatrywana inwestycja nie należy do dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.

11) PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJACE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ RELAIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIECIA – W ZAKRESIE W JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGA PROWADZIĆ DO SKUMULOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIECIEM

Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już w chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstania negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

I. wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
II. naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
III. zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianę stosunków wodnych,
IV. rozdzielenie pól,
V. znaczne zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
VI. zmiana walorów estetycznych środowiska

12) RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ LUB BUDOWLANEJ.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie się wiązała z ryzykiem poważnej awarii lub katastrofy naturalnej (np. osuwiska). Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt nie będą zawierały substancji niebezpiecznych mogących być przyczyną awaryjnego zanieczyszczenia środowiska. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka katastrofy budowlanej w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane.
Jednocześnie nie można wykluczyć zagrożenia awarią wywołaną:

- kolizjami pojazdów poruszających na drodze (m.in. wyciek substancji ropopochodnych),
- kolizjami pojazdów w trakcie prac związanych z zimowym utrzymaniem drogi,
- rozmyciem korpusu drogowego przez nawalny deszcz,
- czynnikami niezależnymi od człowieka (klęska żywiołowa).

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2013, poz. 1479) przedsięwzięcie nie jest zakładem o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii ani też zakładem o dużym ryzyku. W rejonie inwestycji nie są planowane inne przedsięwzięcia, których realizacja mogłaby powodować kumulację oddziaływań lub zagrożeń.

13) PRZEWIDYWANA ILOŚĆ I RODZAJ WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO.

W trakcie realizacji inwestycji ewentualne prace rozbiórkowe będą obejmowały rozbiórkę istniejącej nawierzchni z kruszywa. Materiał ten zostanie ponownie wykorzystany i nie będzie stanowił odpadu. Rozbiórka istniejącej nawierzchni odbędzie się przy pomocy ładowarki i samochodów samowyładowczych. Materiał z rozbiórki nawierzchni jezdni nie stanowi zagrożenia dla środowiska, ponieważ jest to materiały który w budownictwie drogowym można całkowicie użyć ponownie.

14) PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAC NA ŚRODWOISKO

W zakresie inwestycji nie są planowane prace rozbiórkowe dotyczące *przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.*

Zrealizowanie inwestycji z zastosowaniem wymienionych w pkt. 6 przedsięwzięć chroniących środowisko nie spowoduje trwałego zwiększenia poziomu hałasu, zwiększenia emisji do powietrza, zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego, niewłaściwego gospodarowania odpadami, choć w trakcie prac budowlanych nie można wykluczyć krótkotrwałego zwiększenia poziomu hałasu i zanieczyszczeń powietrza spowodowanych pracą sprzętu oraz pojazdów dowożących materiały budowlane. Będą to emisje o zasięgu lokalnym (bez ryzyka transgranicznego oddziaływania), krótkotrwałe i odwracalne, które ustąpią po realizacji przedsięwzięcia.

WÓJT
Elżbieta Parzych

Źródło: dane Inwestora – karta informacyjna przedsięwzięcia.