

Klukowo, 10.09.2015 r.

IZP.6220.10.2015

**DECYZJA Nr 10/2015**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.), w związku z art. 104 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Klukowo, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia „Przebudowa drogi gminnej Nr 108086B Koce-Basie – Kostry-Podsędkowięta w lok. rob. 0+000 – 1+090,00 w miejscowości Kostry-Podsędkowięta”

**stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem Nr IZP.7011.4.2015 z dnia 22.07.2015 r. Gmina Klukowo wystąpiła do Wójta Gminy Klukowo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia: „Przebudowa drogi gminnej Nr 108086B Koce-Basie – Kostry-Podsędkowięta w lok. rob. 0+000 – 1+090,00 w miejscowości Kostry-Podsędkowięta”.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213 poz. 1397 ze zm.), tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

W związku ze złożonym przez Gminę Klukowo wnioskiem, na podstawie art. 64 ust 1 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.), pismem Nr IZP.6220.10.2015 z dnia 24.07.2015 r. Wójt Gminy Klukowo zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokiem Mazowieckiem z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku postanowieniem Nr WOOŚ-II.4240.289.2015.MR z dnia 07.08.2015 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Nr 108086B Koce-Basie – Kostry-Podsędkowięta w lok. rob. 0+000 – 1+090,00, gmina Klukowo nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokiem Mazowieckiem dnia 11.08.2015 r. wyraził opinię Nr 54/NZ/2015 znak NZ.4461.5.46.2015, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W toku prowadzonego postępowania ustalono, co następuje:



Analiza przedłożonego materiału dowodowego wykazała, iż przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie drogi gminnej Nr 108086 B Koce-Basie – Kostry-Podsędkowięta w km rob. 0+000 – 1+090,00. Długość planowanej do przebudowy drogi wynosi 1,090 km. Inwestycja przebiega przez teren zabudowany wsi Kostry-Podsędkowięta. Aktualnie droga posiada nawierzchnię żwirową. Zakres inwestycji obejmuje wzmocnienie istniejącej nawierzchni kruszywem stabilizowanym mechanicznie oraz ułożenie nawierzchni jezdni z masy bitumicznej. Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew.

Dane techniczne projektowanej drogi gminnej Nr 108086B:

- klasa techniczna – L,
- prędkość projektowa –  $V_p=40$  km/h,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- kategoria ruchu – KR-1.

Konstrukcja nawierzchni projektowanej drogi na odcinku od km 0+000,00 do km 1+090,00:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 3 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5
- podbudowa pomocnicza istniejąca nawierzchnia żwirowa.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nastąpi zwiększenie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Jednak te oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały i nie spowodują ujemnych skutków w środowisku. Prace budowlane będą prowadzone z uwzględnieniem szczególnej dbałości o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę, co ograniczy powstający hałas oraz wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleb i wód gruntowych związkami ropopochodnymi. Prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej. Beton oraz kruszywo naturalne dowożone będą specjalistycznymi, oplanekowanymi pojazdami. Wszystkie odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywane do przetworzenia lub unieszkodliwienia. Baza budowy będzie wyposażona w szczelne urządzenia sanitarne.

Jak wynika z karty informacyjnej, przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko. Nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu w stosunku do zabudowy mieszkaniowej ze względu na niewielkie natężenie ruchu na drodze. Podjęcie inwestycji jest konieczne ze względu na niskie parametry techniczne i użytkowe istniejącej drogi. Realizacja planowanego przedsięwzięcia zwiększy komfort jazdy oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wpłynie również na poprawę stanu środowiska poprzez obniżenie poziomu hałasu oraz zmniejszenie ilości wprowadzanych spalin do atmosfery. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo do przydrożnych rowów.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) „Dopływ z Kostr” o kodzie PLRW2000172666752, której stan oceniono jako dobry, a ocena stanu – niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Wpływ działalności antropogenicznej na stan JCW generuje konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW. Przedsięwzięcie położone jest również w obrębie jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) „55” o kodzie PLGW230054, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu – niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Po analizie planowanego zamierzenia inwestycyjnego stwierdzono, że na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia będą powstawały jedynie wody opadowe, które ulegną oczyszczeniu w przydrożnych rowach. Z tego względu planowane przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego



wpływu na stan ilościowy i jakościowy jednolitych części wód, nie wpłynie również negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych jednolitych części wód.

Jak jednoznacznie wynika z karty informacyjnej w ocenie organu przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany.

Ustosunkowując się do zapisów zawartych art. 63 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) ustalono, co następuje:

- planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane zasoby naturalne: woda, kruszywo łamane oraz pospółka,
- przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu 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 albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1479).

Analiza materiału dowodowego pod kątem dalszych wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 w/w ustawy wykazała, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Wnioskowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach przylegających do jezior i obszarach wybrzeży, na górskich lub leśnych, w strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Mając na uwadze lokalizację inwestycji, jej zakres oraz dotychczasowe użytkowanie terenu, nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000. Najbliższym obszarem Natura 2000 jest Ostoja w Dolinie Górnej Narwi (PLH200010) i zlokalizowany jest w odległości ok. 58,0 km na wschód od planowanego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz na obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Oddziaływanie planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania) i krótkotrwały (związany z czasem budowy). Zasięg oddziaływania na etapie eksploatacji zamknie się w granicach terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Mając powyższe na uwadze, dnia 14.08.2015 r. Wójt Gminy Klukowo wydał postanowienie stwierdzające brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

W całym toku prowadzonego postępowania administracyjnego nie wpłynęły żadne uwagi, skargi ani wnioski dotyczące planowanego przedsięwzięcia.

Po wnikliwej analizie całości zgromadzonego materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a także uwzględniając postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, postanowiono jak w sentencji.

Liczba stron w postępowaniu przekracza 20, w związku z tym stosownie do art. 74 ust. 3 Ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.), stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

#### POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 – 18 ww. ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Wójta Gminy Klukowo w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

WOJT  
mgr Piotr Uszyński

.....

#### Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust 3 ustawy ooś

#### Otrzymują:

1. Gmina Klukowo, ul. Mazowiecka 14, 18-214 Klukowo
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie (tablica ogłoszeń w miejscowości Kostry-Podsędkowięta, tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Klukowo, Biuletyn Informacji Publicznej)
3. a/a

#### Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokiem Mazowieckiem



IZP.6220.10.2015

## CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

### 1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

#### Rodzaj przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne polega na przebudowie drogi gminnej Nr 108086B Koce-Basie – Kostry-Podsędkowięta w lok. rob. 0+000 – 1+090,00 na odcinku o długości 1,090 km.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2010 r. Nr 213 poz. 1397) przedsięwzięcie to zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W myśl tego Rozporządzenia inwestycja kwalifikowana jest jako: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 - 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”

#### Skala przedsięwzięcia

Początek projektowanej drogi gminnej Nr 108086B w km 0+000,00 rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą powiatową Gródek – Wyszonki Kościelne w m. Kostry-Podsędkowięta i kończy się w km 1+090,00 na końcu łuku poziomego w m. Kostry-Podsędkowięta w gminie Klukowo.

Droga gminna Nr 108086B Koce-Basie – Kostry-Podsędkowięta na odcinku od km 0+000,00 do km 1+090,00 o długości 1,090,00 km przebiega przez teren zabudowany. Posiada nawierzchnię żwirową średniej grubości 10 – 15 cm i szerokości 5,00 – 5,50 m. Przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach istniejącego pasa drogowego.

Dane techniczne projektowanej drogi gminnej Nr 108086B:

- klasa techniczna – L,
- prędkość projektowa –  $V_p=40$  km/h,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- szerokość pobocza – 1,0 m,
- kategoria ruchu – KR-1,

Konstrukcja nawierzchni projektowanej drogi na odcinku do km 0+000,00 do km 1+090,00:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 3 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 3 cm,

- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5
- podbudowa pomocnicza istniejąca nawierzchnia żwirowa.

Pod względem administracyjnym droga objęta opracowaniem położona jest na terenie gminy Klukowo w województwie podlaskim, na terenie powiatu wysokomazowieckiego.

Inwestycja jest zlokalizowana na działkach w obrębie Kostry-Podsędkowięta: 772, 497, 784/1;

Inwestycja będzie oddziaływać na działki w obrębie Kostry-Podsędkowięta: 388, 498, 503, 381, 383, 384, 385, 394, 395, 778/1, 778/2, 396, 504, 505/4, 505/1, 768, 506, 766/3, 508/1, 507/1, 509/1, 510, 512, 513, 779, 516, 519, 522/1, 523/1, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 761, 537, 538, 539, 540/1, 541/1, 413, 414, 412/1, 410, 407, 406, 405/3, 405/4, 404, 403, 402, 400/1, 401, 398, 397, 386, 380, 389, 382, 511, 514, 515, 517/1, 518, 408, 409, 411, 412/2.

## **2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną**

Planowana inwestycja w ciągu drogi gminnej realizowana będzie w granicach istniejącego pasa drogowego. Szacunkowa powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi ok. 0,872 ha, w tym powierzchnia obiektów budowlanych (jezdni) to ok. 0,545 ha.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na działkach inwestora. W wyniku realizacji projektu obecne wykorzystanie terenu nie zmieni się. Aktualnie droga gminna Nr 108086B pełni funkcje drogi publicznej klasy L po przebudowie klasa techniczna drogi nie ulegnie zmianie.

W chwili obecnej rozpatrywany odcinek drogi ma przekrój szlakowy o szerokości jezdni 4,00 – 5,00 m.

Na potrzeby realizacji projektu nie przewiduje się wycinki drzew.

## **3. Rodzaj technologii – ogólna charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

W ramach planowanego przedsięwzięcia wykonywane będą następujące roboty:

- roboty ziemne,
- wzmocnienie istniejących nawierzchni żwirowych kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie,
- układanie nowych nawierzchni bitumicznych.

Zakłada się, że prace budowlane wykonywane będą w porze dziennej, w godzinach od 6:00 do 22:00, zgodnie z przyjętym harmonogramem robót. W fazie budowy wykorzystywany będzie głównie sprzęt samojezdny z napędem spalinowym (typu koparko-ładowarki, samochody dostawcze, rozściełacz mas bitumicznych, walec drogowy, zagęszczarka) oraz narzędzia ręczne.

Technologie robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną w zakresie budowy ciągów komunikacyjnych. W ramach przebudowy analizowanego odcinka drogi przewiduje się wykonanie jezdni z betonu asfaltowego,

Etap eksploatacji nie jest związany z użyciem technologii. Głównym źródłem uciążliwości na środowisko będzie ruch pojazdów samochodowych, w wyniku czego powstawać będą następujące oddziaływania: emisje zanieczyszczeń do powietrza, emisje hałasu, spływu wód opadowych i roztopowych.

Przebudowa drogi prowadzona będzie przy ruchu wahadłowym, co sprawi, że w trakcie wykonywania robót ziemnych i bitumicznych przejazd będzie utrudniony.



#### **4. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii**

Na etapie realizacji inwestycji jako główne materiały, surowce wykorzystane będą: masy bitumiczne, kruszywo łamane. Do wykonania omawianego przedsięwzięcia zostaną wykorzystane i wbudowane następujące materiały:

- beton asfaltowy – ok. 926 Mg,
- kruszywo łamane – ok. 828 m<sup>3</sup>,
- tablice znaków drogowych

Przewidziane do wykorzystania materiały budowlane będą musiały posiadać atesty bądź aprobaty techniczne dopuszczające je do zastosowania w budownictwie i nie będą wpływać negatywnie na środowisko bądź zdrowie ludzi.

Ponadto na potrzeby realizacji projektu wykorzystywana będzie woda oraz paliwa napędowe niezbędne do pracy wykorzystywanego przy realizacji przedsięwzięcia sprzętu budowlanego.

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt budowlany, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane znaczne ilości materiałów, surowców, paliw czy też wody. Materiały, surowce wykorzystywane na etapie eksploatacji związane będą w głównej mierze z zimowym utrzymaniem obiektu. Będą to przede wszystkim środki zapobiegające oblodzeniu w postaci mieszanki piasku z solą, których wykorzystywana ilość jest trudna do oszacowania, gdyż uzależniona jest od panujących warunków atmosferycznych.

#### **5. Rozwiązania chroniące środowisko**

Zakres oddziaływania planowanej przebudowy dróg na środowisko będzie zawierał się w liniach rozgraniczających pasa drogowego.

W celu zminimalizowania/wyeliminowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko w fazie budowy i eksploatacji przestrzegane będą poniższe zasady:

- skrócenie do niezbędnego minimum czasu realizacji przedsięwzięcia i prowadzenie wszelkich robót budowlanych (w tym praca sprzętu mechanicznego) tylko w porze dnia, tj. w godz. 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>,
- dbanie o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę (szczególnie układu paliwowo - olejowego), co wykluczy ewentualne zanieczyszczenie środowiska gruntowo wodnego związkami ropopochodnymi,
- niewbudowany w danym dniu beton asfaltowy zostanie powtórnie dowieziony do wytwórni mas bitumicznych,
- zarówno beton asfaltowy z wytwórni, jak i kruszywo naturalne z koncesjonowanej kopalni oraz kruszywo łamane będą dowożone specjalistycznymi, oplanekowanymi pojazdami,
- pracujący na budowie sprzęt mechaniczny będzie poruszał się tylko w obrębie pasa drogowego, a w czasie przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączone,
- baza budowy będzie wyposażona w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych,
- prowadzona będzie właściwa gospodarka odpadami, tj. selektywne zbieranie i gromadzenie odpadów w miejscu ich powstawania (w obrębie pasa drogowego) oraz przekazanie

powstałych w trakcie budowy odpadów uprawnionym firmom w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia,

- w trakcie prowadzenia prac w okresach bezdeszczowych, związanych ze wzmocnieniem podbudowy nawierzchni będzie ona zraszana wodą, aby wyeliminować unoszenie się kurzu,
- w przypadku natrafienia podczas prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, przedmiotów lub obiektów mogących być zabytkiem, wszelkie roboty zostaną wstrzymane, a miejsce odkrycia zabezpieczone oraz niezwłocznie zawiadomiony zostanie o tym fakcie Konserwator Zabytków.

Ponadto wszelkie prace budowlane prowadzone powinny być z uwzględnieniem wymogów BHP oraz zgodnie z przyjętym harmonogramem robót, pod stałym nadzorem budowlanym z użyciem specjalistycznego i sprawnego sprzętu oraz z uwzględnieniem odpowiedniej organizacji placu budowy.

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

### **Na etapie realizacji inwestycji**

#### **• Emisja ścieków**

W czasie przebudowy analizowanych dróg nie będą powstawały ścieki technologiczne. Etap ten może być związany jedynie z powstawaniem niewielkiej ilości ścieków socjalno-bytowych. Przewiduje się, że wszelkie potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy będą zabezpieczone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych bądź na terenie bazy wykonawcy robót.

#### **• Emisja wód opadowych**

Ze względu na charakter przedsięwzięcia polegającego na przebudowie dróg nie przewiduje się trwałych zmian poziomu wód gruntowych spowodowanych odwodnieniem wykopu. Wody opadowe odprowadzane będą we własnym zakresie, w obrębie inwestycji.

#### **• Emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego**

Głównym źródłem oddziaływań w zakresie wpływu na jakość powietrza atmosferycznego będą: maszyny budowlane wykorzystywane przy budowie drogi oraz pojazdy transportujące materiały wykorzystywane do budowy dróg. W wyniku spalania paliw w silnikach spalinowych do atmosfery uwalniane będą: tlenki azotu, benzen, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne. Oprócz tego emitowane będą pyły podczas prac ziemnych i w czasie ruchu pojazdów po nawierzchniach nieutwardzonych, a także dojdzie do emisji węglowodorów podczas układania nawierzchni bitumicznych.

Oszacowanie wielkości emisji zanieczyszczeń na etapie budowy jest trudne do określenia, między innymi ze względu na fakt, że wpływ na nią ma wiele czynników, w tym czynników zmiennych, takich jak: stan techniczny i wiek pojazdów, czas pracy pojazdów, lokalizacja robót budowlanych itp.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza w fazie przebudowy będzie miała charakter emisji niezorganizowanej, będzie emisją krótkotrwałą, która ustąpi wraz z chwilą zakończenia realizacji przedsięwzięcia. W związku z tym nie będzie powodować znacznych uciążliwości i kumulacji w środowisku.



## • Emisja hałasu

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą pracowały maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie dróg, maszyny robocze takie jak: koparki, równiarki samobieżne, rozścielacze asfaltu, walce drogowe, oraz środki transportu dowożące materiały budowlane - samochody samowyładowcze. Poziom dźwięku spowodowany pracą maszyn budowlanych i urządzeń technicznych może wynosić:

- samochody ciężarowe 88 – 105 dB,
- maszyny budowlane 89 – 107 dB,
- sprężarki 101 – 104 dB.

Hałas emitowany podczas prac budowlanych będzie miał charakter czasowy - na czas prowadzenia robót, niekumulujący się w środowisku. Biorąc pod uwagę moce akustyczne oraz czas pracy w ciągu dnia, zasięg grupy pracujących maszyn na placu przebudowy drogi, może wynosić ok. 500 m w terenie otwartym. Aby zmniejszyć oddziaływanie akustyczne w fazie budowy zaleca się: wykonywać prace budowlane w porze dziennej od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>, wykorzystywać nowoczesne maszyny charakteryzujące się mniejszymi mocami akustycznymi i wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu, a także zapewnić optymalną organizację ruchu maszyn i pojazdów na placu budowy.

## • Emisja odpadów

Głównym źródłem powstawania odpadów na etapie przebudowy dróg będą odpady związane z:

- rozbiórką nawierzchni bitumicznej i elementów istniejącej infrastruktury drogowej,
- przygotowaniem terenu,
- budową i likwidacją zaplecza budowy.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów powstające odpady zaliczane są do 17 grupy, tj. do odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Gospodarka powstającymi odpadami prowadzona powinna być w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach. Zgodnie z w/w ustawą wytwórcą odpadów będzie podmiot świadczący usługę w zakresie rozbiórki i budowy oraz sprzątnięcia, konserwacji i napraw. Obowiązkiem takiego podmiotu jest, przed rozpoczęciem prac, uregulowanie stanu formalno-prawnego w zakresie wytwarzania i gospodarowania odpadami na etapie eksploatacji inwestycji.

## Na etapie eksploatacji

### • Emisja ścieków

Eksploatacja drogi nie będzie związana z powstawaniem ścieków technologicznych ani socjalno-bytowych.

### • Emisja wód opadowych

Źródłami zanieczyszczeń w fazie eksploatacji drogi będą spływy powierzchniowe pochodzące z jej nawierzchni i uszczelnionych powierzchni. Głównymi źródłami zanieczyszczeń wód opadowych i roztopowych (zawiesiny ogólne, węglowodory ropopochodne, metale ciężkie, sole) na etapie eksploatacji obiektu będą: gazy spalinowe, produkty ścierania opon i zużytych elementów pojazdów, płyny eksploatacyjne z pojazdów, środki stosowane do zimowego utrzymania dróg.

- **Emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego**

Na etapie eksploatacji, w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się analizowanymi drogami do powietrza emitowane będą następujące rodzaje zanieczyszczeń: benzen, tlenki azotu, dwutlenek siarki, pył ogółem, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne. Przy czym na wielkość emisji zanieczyszczeń do powietrza oprócz między innymi stanu technicznego drogi wpływ mają także: wiek i ilość pojazdów, technologia wykonania silnika, pojemność silnika oraz rodzaj stosowanego paliwa.

- **Emisja hałasu**

Na etapie eksploatacji inwestycji oddziaływanie drogi na klimat akustyczny będzie oddziaływaniem ciągłym spowodowanym ruchem pojazdów. Na poziom hałasu główny wpływ ma natężenie ruchu oraz jakość zastosowanej nawierzchni, stan techniczny drogi, organizacja ruchu.

Szczególnie narażone na oddziaływanie akustyczne będą tereny zlokalizowane w pobliżu jezdni. W miarę oddalania się wartość poziomu hałasu ulegnie zdecydowanemu zmniejszeniu. Jak powszechnie wiadomo, natężenie hałasu w otoczeniu drogi rośnie wraz ze wzrostem natężenia ruchu. Przewiduje się, że ze względu na nie wielkie natężenie ruchu panujące na drogach wynoszące kilkanaście pojazdów samochodowych w ciągu godziny dopuszczalne poziomy hałasu (65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy) nie zostaną przekroczone. W związku z tym nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnej wartości poziomu hałasu w środowisku na terenach chronionych akustycznie.

- **Emisja odpadów**

Odpadów wytwarzanych na etapie eksploatacji związane będą z funkcjonowaniem i utrzymaniem analizowanego obiektu.

## **7. Możliwe transgraniczne oddziaływania na środowisko**

Nie dotyczy. Z uwagi na charakter inwestycji (przebudowa istniejącej drogi) i jej odległość od najbliższej granicy państwa (ok. 100 km) nie zachodzi potrzeba przeprowadzania postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

## **8. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późniejszymi zmianami) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.**

Analizowany ciąg komunikacyjny jest położony poza obszarami chronionymi, ustanowionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92 poz. 880 ze zm.).

Najbliższymi obszarami chronionymi w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest: Ostoja w Dolinie Górnej Narwi (Kod PLH 200010) zlokalizowane w odległości około 58,0 km na wschód od planowanego przedsięwzięcia.

WÓJT  
mgr Piotr Uszyński