

Prostki, dnia 24.05.2023 r.

RI.6220.3.2023.8

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4), art. 84, art. 85 ust. 2 pkt 2) 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 (j.t. Dz. U. z 2022 r. Poz. 1029 z późn.zm.), zwanej dalej: *ustawa ooś*, a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz.U. z 2022 r. Poz. 2000 z późn.zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Prostki, z siedzibą: 19-335 Prostki, ul. 1 Maja 44B, na rzecz której działa Pełnomocnik z Przedsiębiorstwa Robót Drogowych w Ełku Sp. z o.o., z siedzibą: 19-300 Ełk, ul. Kolonia 1, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: Przebudowa drogi powiatowej nr 1935N w miejscowości Cisy,

**określam środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia,
stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko**

**dla przedsięwzięcia pod nazwą: Przebudowa drogi powiatowej nr 1935N w miejscowości Cisy, planowanego
do realizacji na terenie gminy Prostki.**

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 2 lutego 2023 r. Pełnomocnik działający na rzecz Gminy Prostki z siedzibą: 19-335 Prostki, ul. 1 Maja 44B, (pełnomocnictwo nr 116 z dnia 20.01.2023 r.), zwrócił się do Wójty Gminy Prostki w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: Przebudowa drogi powiatowej nr 1935N w miejscowości Cisy, realizowanej na terenie gminy Prostki na odcinku od skrzyżowania z drogą gminną nr 178046N do wysokości działki nr 62/6 obręb 19 Krzywe, gm. Prostki.

Do wniosku załączono Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie elektronicznej na informatycznym nośniku danych, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencji gruntów (również w wersji elektronicznej) wraz z licencją nr GN.6642.1.2605.2022_2805_CL2 z dnia 30.12.2022 r., obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującą przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z graficznym zakreśleniem przebiegu granic tych obszarów, pełnomocnictwo do reprezentacji inwestora wraz z opłatą skarbową.

Zgodnie z art. 74 ust. 3a pkt 1) *ustawy ooś*: stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę. Przez obszar ten rozumie się przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu. W niniejszej sprawie stronami, poza wnioskodawcą, są podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w ww. obszarze z obrębów geod. 0019 Krzywe oraz 0005 Cisy, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Wójt Gminy Prostki w dniu 7 lutego 2023 r. zawiadomił pełnomocnika wnioskodawcy o wszczęciu postępowania pismem znak: RI.6220.3.2023.1, natomiast pozostałe strony postępowania poprzez podane do publicznej wiadomości obwieszczenie znak: RI.6220.3.2023.2 z dnia 7 lutego 2023 r. informujące o wszczęciu postępowania, które zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Prostkach (w dniach od 09.02.2023 r. do 24.02.2023 r.), zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Prostki w dniu 09.02.2023 r. oraz przekazane dla Sołtysa wsi Krzywe w dniu 13.02.2023 r. oraz Sołtysa Wsi Cisy w dniu 14.02.2023 r. (celem wywieszenia na tablicy ogłoszeń Sołectwa wsi Krzywe oraz Cisy). Od stron postępowania, w przewidzianym terminie, nie wpłynął do tut. urzędu żaden wniosek lub uwaga dotycząca planowanego przedsięwzięcia.

! leu

Przedmiotowe postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach procedowane jest na podstawie przepisów 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 (j.t. Dz. U. z 2022 r. Poz. 1029 z późn.zm.), zwanej dalej: *ustawa ooś*. Zgodnie z art. 64 ust. 1, w związku z art. 63 ust. 1 *ustawy ooś* postanowienie w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wydaje się po zasięgnięciu opinii: 1) regionalnego dyrektora ochrony środowiska; 2) państwowego powiatowego inspektora sanitarnego (zgodnie z art. 78 ust. 1 pkt 2) *ustawy ooś*); 3) organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy- powyższe nie dotyczy planowanej inwestycji, gdyż analizowane przedsięwzięcie nie jest kwalifikowane jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.); 4) dyrektora zarządu zlewni Wód Polskich- organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, zgodnie z art. 397 ust. 3 pkt 2 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233). Natomiast zgodnie z art. 84 ust. 1 *ustawy ooś*: *W przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 i 1a.*

Planowana inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 71 ust. 2 pkt 2 *ustawy ooś* oraz § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (j.t. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (w tym sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko) może być wymagane. W związku z powyższym, organ prowadzący postępowanie pismami znak: RI.6220.3.2023.3, RI.6220.3.2023.4, RI.6220.3.2023.5 z dnia 7 lutego 2023 r. wystąpił do właściwych organów o wydanie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Augustowie pismem znak: BI.ZZŚ.1.4901.42.2023.AN z dnia 23 lutego 2023 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej Nr 1935N w miejscowości Cisy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem znak: WOOŚ.4220.81.2023.AZ.2 z dnia 15 marca 2023 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1935N w miejscowości Cisy, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Elku nie wydał opinii w ciągu 14 dni od otrzymania ww. wniosku wraz z wymaganą dokumentacją, co zgodnie z art. 78 ust. 4 *ustawy ooś* traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Biorąc pod uwagę wskazane opinie oraz uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś* w niniejszej decyzji określa się środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia oraz stwierdza brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób:

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*, zgodnie z informacjami zawartymi w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia (dalej: KIP):

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy Prostki na działkach oznaczonych numerami ewidencyjnymi: obręb geod. 0005 Cisy, działki nr: 43, 44, 45; obręb geod. 0019 Krzywe, działki nr: 64/1, 358.

Zgodnie z treścią załączonej do wniosku Karty informacyjnej przedsięwzięcia: *Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1935N na odcinku od skrzyżowania z drogą gminną nr 178046N do wysokości działki nr 62/6 obręb 19 Krzywe, gm. Prostki.*

Heu

Podstawowe dane istniejącego pasa drogowego:

- aktualna szerokość jezdni drogi: 4,5 – 5,0 m,
- aktualna szerokość poboczy: 0,5 – 1,0 m,
- szerokość pasa drogowego: 7,0 – 18,0 m.

Podstawowe dane dotyczące planowanego przedsięwzięcia:

- klasa drogi: L,
- kategoria ruchu: KR1,
- długość drogi: około 1250 m,
- podstawowa szerokość jezdni: 4,0 m,
- mijanki o szerokości 1,0 m (całkowita szerokość jezdni w miejscu mijanek 5,0 m).

Zakres prac przewiduje: wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), wykonanie nawierzchni jezdni drogi i zjazdów, poboczy, remont istniejących rowów przydrożnych i przepustów, przebudowę przepustów pod koroną drogi, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, budowę kanału technologicznego, przebudowę i zabezpieczenie infrastruktury technicznej kolidującej z przebudową drogi: odcinki sieci wodociągowej i elektroenergetycznej.

Tereny przyległe do pasa drogowego to tereny rolnicze: łąki, pastwiska, pola uprawne oraz tereny zabudowy zagrodowej, działek budowlanych i rekreacyjnych. Droga na odcinku objętym opracowaniem posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej. Na całym odcinku drogi występują nieliczne nieurządzone zjazdy. Korona drogi dobrze ukształtowana, istnieją rowy przydrożne.

Droga jest wykorzystywana jako szlak umożliwiający połączenie komunikacyjne z okolicznymi miejscowościami na terenie Gminy Prostki i Kalinowo. W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada drogę z jezdnią o nawierzchni żwirowej. Odwodnienie powierzchniowe na teren przyległy do korpusu drogi.

Powierzchnia planowanego zajęcia terenu to:

- jezdnia o nawierzchni utwardzonej – około 5.200 m²,
- zjazdy o nawierzchni utwardzonej – około 300 m²,
- pobocza gruntowe – około 1.300 m².

Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. Występują zakrzaczenia i pojedyncze drzewa wzdłuż całego odcinka drogi. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane w pasie drogowym.

W zakresie odwodnienia drogowego, zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: W ramach przebudowy drogi planuje się przebudowę istniejących przepustów zlokalizowanych pod koroną drogi. Przepusty od strony wlotu i wyloty zostaną umocnione brukiem kamiennym. Ze względu na to, iż są to przepusty przeprowadzające wody opadowe z korpusu drogi (niewielka ilość wód) w trakcie budowy przepustów wody zostaną przepompowywane na drugą stronę drogi lub przepusty zostaną wykonane w okresie gdzie tej wody będzie znikoma ilość.

W ramach odwodnienia drogi planuje się oczyszczenie istniejących rowów odwadniających oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem trawą. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami o podobnym charakterze, gdyż nie są planowane na obszarze, na który będzie ono oddziaływać.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Zgodnie z zapisami KIP: Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. Występują zakrzaczenia i pojedyncze drzewa wzdłuż całego odcinka drogi. Na istniejącą szatę roślinną składają się

Heu

tereny zielone w postaci zatrawionych skarp zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane w pasie drogowym.

Zgodnie z zapisami KIP: Planowane przedsięwzięcie polega wyłącznie na przebudowie drogi polegającej na wykonaniu nawierzchni bitumicznej jezdni i zjazdów oraz dostosowaniu jej parametrów do obowiązujących przepisów. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowane przedsięwzięcie mogło negatywnie oddziaływać na różnorodność biologiczną tego obszaru. W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie dochodziło do zabijania i niszczenia gatunków chronionych, dzięki czemu nie będzie ona wpływać na ich liczebność i kondycję populacji. Przebudowa drogi po istniejącym od wielu lat ciągu posiadającym utrwalony i utrzymywany szlak, jak również niewielki odcinek planowanej do budowy drogi – około 1250 m, nie przyczyni się do braku dodatkowej utraty siedlisk, ich fragmentacji oraz zaburzeniu pełnionych przez siedlisko funkcji. Dzięki zastosowaniu proponowanych rozwiązań chroniących środowisko planowane przedsięwzięcie nie będzie wpływać negatywnie na ekosystemy kluczowe dla cennych gatunków.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wystąpi zapotrzebowanie na wodę do celów technologicznych (10 m³), materiały do przebudowy drogi: beton asfaltowy: około 1.400 Mg, kruszywa mineralne: około 1.800 Mg, emulsja asfaltowa: około 5 Mg, paliwa: olej napędowy: 2 Mg, etylina: 0,5 Mg.

Zgodnie z KIP: Do realizacji przedsięwzięcia mogą być użyte materiały do wykonania podbudowy i warstw nawierzchni jezdni i poboczy w postaci piasków i żwirów pozyskane z pobliskich kopalni piasku i żwiru dopuszczonych do eksploatacji. Planuje się również wykorzystanie do humusowania skarp i terenu materiału uzyskanego ze zdjęcia warstwy humusu pod utwardzone części drogi.

Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.

W fazie eksploatacji nie zachodzi potrzeba wykorzystania surowców, energii i wody.

d) emisji i występowania innych uciążliwości- kwestie te zostały szczegółowo opisane w punkcie 3 c) dotyczącym charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania.

e) ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Biorąc pod uwagę kryteria wskazane w art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e) ustawy ooś, dotyczące ryzyka wystąpienia poważnych awarii, katastrof naturalnych i budowlanych, jak również rodzaj planowanego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, należy stwierdzić, że przedsięwzięcie związane z przebudową drogi nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z art. 248 ust. 2 pkt 2a, ppkt 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska oraz rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). W związku z powyższym nie przewiduje się wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Charakter i lokalna skala przedsięwzięcia, prognozowane natężenie ruchu oraz prędkość jaka będzie dopuszczona na analizowanej drodze, wskazuje na znikome ryzyko wystąpienia poważnych awarii i katastrof.

Obszar przewidziany pod realizację przedsięwzięcia jest w niskim zakresie narażony na wystąpienie któregośkolwiek ze zdarzeń, które mogą być definiowane jako katastrofa naturalna wg ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej (t.j. Dz. U. z 2017r. poz. 1897). Przebudowa i użytkowanie przedmiotowej drogi 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 z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682).

1 kw
C

Dodatkowo, celem minimalizacji ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, w trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnione będzie utrzymanie reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu, kontroli robót, kontroli w zakresie BHP. Ze względu na charakter przedsięwzięcia tj. przebudowa drogi - roboty związane z realizacją jak i późniejsze użytkowanie, eksploatacja powoduje, że wystąpienie ryzyka poważnej awarii jest znikome.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *Planowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi gminnej może potencjalnie wpływać na klimat przede wszystkim podczas etapu jej realizacji w związku z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Do budowy analizowanej drogi wykorzystywać się będzie jednocześnie kilka maszyn budowlanych. Jednak (...) praca kilku maszyn napędzanych silnikami diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Oznacza to, że emisja zanieczyszczeń do powietrza z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów poruszających się po omawianej drodze. Nie przewiduje się, by w wyniku prowadzenia prac budowlanych w obrębie planowanej do przebudowy drogi mogły powstać nadmierne skażenia powietrza.*

Dzięki planowanej przebudowie omawianej drogi prawdopodobnie zmniejszy się ilość emisji zanieczyszczeń do powietrza dzięki usprawnieniu ruchu pojazdów oraz czasu przejazdu na przebudowanym odcinku drogi. Tym samym eksploatacja ww. drogi (...) przyczynić się może do poprawy warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru.

Oddziaływania na etapie likwidacji analizowanej inwestycji będą zbliżone do oddziaływań w trakcie jej budowy. Likwidacja planowanego przedsięwzięcia – hipotetyczna – spowodowałaby głównie powstanie odpadów z prac rozbiórkowych, co skutkowałoby dodatkowo lokalnym wzrostem emisji pyłów i gazów oraz hałasu. Przy likwidacji planowanego przedsięwzięcia powstawać będą niewielkie zanieczyszczenia powietrza powstałe na skutek spalania paliw przez maszyny i środki transportu. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe oraz wybitnie lokalne.

W przypadku prawidłowego funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia, zakładając utrzymanie analizowanej drogi we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość jej wieloletniego wykorzystania. Tym samym rozpatrywanie likwidacji przedmiotowej inwestycji nie jest uzasadnione.

W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowane przedsięwzięcie mogło mieć istotny wpływ na klimat. Nie przewiduje się również by zanieczyszczenia powstające podczas realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mogły istotnie wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.

Ze względu na przestrzenny charakter, infrastruktura drogowa jest szczególnie wrażliwa na niektóre zjawiska klimatyczne. Należą do nich silny wiatr, upały i mrozy, obfite opady śniegu i deszczu, silna mgła, burze z wyładowaniami atmosferycznymi, trąby powietrzne, niska podstawa chmur. Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *Wpływ zmian klimatu na trwałość przedsięwzięcia jest znikomy. Przebudowę drogi zaplanowano tak aby była odporna na: wysokie i niskie temperatury (nawierzchnia z betonu asfaltowego z użyciem asfaltów gwarantujących odporność na skrajne temperatury), ulewę, burzę, powodzie i osuwiska (szczelna nawierzchnia, sprawne odwodnienie korpusu drogowego, możliwość sprawnego przepływu wody pod korpusem drogi). Zjawiska typu susze, silny wiatr, grad, trąby powietrzne w przypadku tego przedsięwzięcia nie wpływają na jego trwałość.*

Mając na uwadze powyższe oraz informacje zawarte w Karcie Informacyjnej przedsięwzięcia, nie przewiduje się aby zanieczyszczenia, powstające w czasie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, mogły znacząco wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko:

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1) lit. f) ustawy ooś, na podstawie informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia:

Przewiduje się, że powstałe na etapie przebudowy oddziaływania będą miały charakter jednorazowy i będą związane głównie z pracą sprzętu budowlanego i przyjętą technologią pracy.

Odpady: zgodnie z przyjętymi założeniami będą segregowane i gromadzone w szczelnych pojemnikach, ich wywozem na składowisko odpadów zajmować się będą specjalistyczne służby, nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych. Odpadami będą tu przede wszystkim opakowania po materiałach budowlanych. Materiały powstające w formie odpadów budowlanych w trakcie przebudowy można podzielić na cztery grupy: 1) ziemia z wykopów (grunt macierzysty, piasek, żwir, ił, glina, kamienie) -

1. ten

powstaje podczas prawie wszystkich prac budowlanych i może stanowić nawet 76 % udziału masowego, a jej skład zależy od lokalnych uwarunkowań geologicznych. Ziemię zanieczyszczoną substancjami szkodliwymi należy traktować jako odpad wymagający szczególnego nadzoru; 2) odpady z budowy drogi (odpad nawierzchni asfaltowej, substancje zawierające smołę lub zanieczyszczone smołą, piasek, żwir, tłuczeń). W zależności od materiału zastosowanego na poszczególne warstwy przy przebudowie jezdni drogi (warstwa ścieralna, wiążąca, podbudowa) niezanieczyszczone pozostałości po przebudowie składają się z substancji niezwiązanych, bitumicznie związanych (asfalt niezawierający smoły). O ile nie zawierają one substancji niebezpiecznych np. po wypadkach drogowych można je uznać za materiał wysokogatunkowy, który nadaje się do dalszego wykorzystania. Wyjątek stanowią, uznawane za odpady niebezpieczne, zawierające smołę warstwy wierzchnie i wiążące, w których zawarte są rozpuszczalne w wodzie fenole; 3) odpady z placów budowy (drewno, tworzywa sztuczne – papier, tektura, metal, kable, farby – odpady związane z zapleczem sanitarnym). Powstają w trakcie prac, mogą zawierać odpady niebezpieczne. W skład tej grupy wchodzi również odpady komunalne związane z socjalnym zapleczem budowy (kuchnie, stołówki, sanitariaty itp.); 4) odpady z ewentualnej wycinki krzewów (gałęzie, kora). Powstają podczas ewentualnego oczyszczenia pasa drogowego pod przebudowę nawierzchni drogi. Mogą być surowcem drzewnym albo surowcem opałowym (zrębki).

Wszystkie odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane na terenie budowy a następnie przekazywane specjalistycznym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwiania.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji zostały szczegółowo opisane w punkcie 3 c) dotyczącym charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania.

Dodatkowo, należy stwierdzić, że obecnie natężenie ruchu na przebudowywanym odcinku drogi jest niewielkie. Jest to droga użytkowana lokalnie przez mieszkańców, obecna zabudowa przy drodze to domy mieszkalne jednorodzinne, zabudowa zagrodowa i pola uprawne. Droga stanowi istotne połączenie komunikacyjne w układzie drogowym okolicznych miejscowości na terenie gminy Prostki i gminy Kalinowo. Po wykonaniu przebudowy drogi natężenie ruchu nie ulegnie zmianie, poprawi się jedynie bezpieczeństwo użytkowników, zmniejszy hałas i zapylenie. Wzrost natężenia ruchu może być jedynie spowodowany poprzez wzrost liczby pojazdów.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy o oś, zgodnie z informacjami zawartymi w KIP:

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

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP w zakresie usytuowania przedsięwzięcia względem obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łąkowych oraz ujść rzek: W obrębie planowanego przedsięwzięcia zwierciadło pierwszego poziomu wód podziemnych zalega między 2,50 a 4,50 metrem p.p.t. Na poziom zalegania wód podziemnych wpływ ma równinna rzeźba terenu oraz odległość od zagłębień śródpolnych i zbiorników wodnych. Zasilanie poziomów wód podziemnych występuje głównie przez filtracje opadów atmosferycznych. Siedliska łąkowe występują w całym kraju jako zbiorowiska azonalne we wszystkich płaskodennych dolinach rzek i potoków posiadających koryta wód powodziowych oraz na terenach zalewowych dużych i średnich rzek. W pobliżu planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się rzeki, które mogłyby spełniać te warunki. Przedsięwzięcie jakim jest przebudowa drogi nie znajduje się na terenie zalewowym. Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w odległości około 45 m od granicy jeziora Krzywe – (najmniejsza odległość na jaką zbliża się droga do jeziora), które znajdują się około 8 m poniżej planowanego przedsięwzięcia.

Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się zagrożenia dla obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie: Planowane przedsięwzięcie nie leży na obszarach wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne: Inwestycja nie przebiega w bliskiej odległości terenów leśnych, poza obszarami góorskimi. Nie zachodzi konieczność wykonania poszerzenia drogi przez wylesienie. Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się zagrożenia dla obszarów leśnych.

Heu
(

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: W obrębie inwestycji nie występują obszary ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników śródlądowych. Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się zagrożenia dla obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć i obszarów ochronnych zbiorników śródlądowych.

Planowane przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane poza strefami ochronnymi ujęć wód, obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych, obszarami przylegającymi do jezior. Ponadto, teren inwestycji znajduje się poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233) oraz poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP).

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:

Na terenie inwestycji ani w jej pobliżu nie występują stanowiska dokumentacyjne ani pomniki przyrody. Analizowana inwestycja nie jest położona na terenie, ani w pobliżu zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.

Na terenie przedmiotowej inwestycji nie znajdują się użytki ekologiczne.

Zgodnie z postanowieniem opiniującym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 15.03.2023 r. znak: WOOŚ.4220.81.2023.AZ.2: *Przedmiotowe przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane jest w granicach korytarza ekologicznego o nazwie Dolina Biebrzy-Puszcza Borecka KPn-1D (2005 r.). Z uwagi na fakt, że jest to inwestycja o niewielkiej skali, realizacja i eksploatacja przedmiotowej drogi nie będzie miała negatywnego wpływu na łączność ekologiczną ww. korytarza ekologicznego. Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: Przebudowa drogi nie będzie miała wpływu na migrację zwierząt. W wyniku planowanego przedsięwzięcia jakim jest przebudowa drogi, zostanie wykonana nawierzchnia bitumiczna na istniejącej nawierzchni żwirowej. Przy drodze nie powstaną bariery w postaci ekranów, ogrodzeń, lub innych elementów które utrudniałyby migrację zwierząt zarówno dużych jak i małych. Przy niewielkim natężeniu ruchu jaki występuje na drodze w obecnej chwili - ruch lokalny, migracja i śmiertelność zwierząt pozostanie na niezmienionym poziomie.*

Analizowany teren nie występuje w granicach parków narodowych, ani krajobrazowych. Na omawianym terenie nie występują również rezerваты przyrody.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliższy obszar Natura 2000 – obszar specjalnej ochrony *Ostoja Biebrzańska kod PLB200006* znajduje się w odległości ok. 9,0 km w kierunku południowym od miejscowości Cisy. Ze względu na usytuowanie planowanej inwestycji oraz jej charakter i skalę, nie przewiduje się negatywnego wpływu na gatunki, dla których obszary te wyznaczono i ich siedliska oraz na integralność sieci obszarów Natura 2000.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na Obszarze Chronionego Krajobrazu Jezior Rajgrodzkich, na którym obowiązują zapisy Rozporządzenia nr 156 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Rajgrodzkich (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2008 r. nr 198 poz. 3107).

W KIP została dokonana szczegółowa analiza zakazów, wynikających z ww. Rozporządzenia Wojewody, które obowiązują na przedmiotowym obszarze chronionego krajobrazu.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie dochodziło do zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry.*

Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wymagała wycinki drzew.

W ramach przebudowy drogi planuje się oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych z namotu oraz wyprofilowanie skarp i przeciwskaarp wraz z obsianiem trawą. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.

W przypadku wykonywania robót w strefie korzeni drzew, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny. W celu wykluczenia możliwości przypadkowego uszkodzenia korzeni drzew roboty prowadzone będą ręcznie.

Planowane przedsięwzięcie nie wymaga wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu jak również likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.

Heu

Planowane przedsięwzięcie jest obiektem budowlanym zlokalizowanym w odległości mniejszej niż 100 m od linii brzegu jeziora. Najbliżej położone jezioro to jezioro Krzywe, które znajduje się w odległości około 45 m – najbliższa odległość na którą zbliża się przebudowywana droga do jeziora.

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego, a jego realizacja nie spowoduje naruszenia zakazów obowiązujących na terenie ww. obszaru chronionego krajobrazu.

Ponadto, przedmiotowa inwestycja drogowa zlokalizowana jest na terenach przekształconych przez człowieka, a przebudowa istniejącej drogi nie zmieni krajobrazu.

Mając na uwadze powyższe, z uwagi na odległość, rodzaj, skalę i zasięg oddziaływania przedmiotowej inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz na ich integralność.

Zgodnie z postanowieniem opiniującym brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 15.03.2023 r. znak: WOOŚ.4220.81.2023.AZ.2: *Pomimo stwierdzenia braku negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze podczas prowadzonych prac należy ograniczyć do minimum możliwość przypadkowego zabijania i niszczenia gatunków chronionych, szczególnie ptaków. Wszelkie prace powinny być prowadzone zgodnie z obowiązującym prawem. Wobec czego należy pamiętać, że brak negatywnego oddziaływania stwierdzono przy założeniu, że inwestycja będzie realizowana zgodnie z założeniami ustawy o ochronie przyrody, która określa zakazy obowiązujące w stosunku do roślin, zwierząt oraz grzybów objętych ochroną gatunkową oraz jasno wskazuje, że wszelkie odstępstwa od wprowadzonych zakazów są możliwe jedynie po uzyskaniu zgody regionalnego dyrektora ochrony środowiska na podstawie:*

- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380).

W związku z powyższym przed wykonaniem jakichkolwiek prac, które będą się wiązały z niszczeniem siedlisk przyrodniczych, miejsc rozrodu i regularnego przebywania zwierząt, umyślnym zabijaniem osobników, wycinką drzew, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody należy każdorazowo wystąpić do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z odpowiednim wnioskiem o wydanie stosownego zezwolenia na wykonanie czynności zabronionych.

Zgodnie z postanowieniem opiniującym brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 15.03.2023 r. znak: WOOŚ.4220.81.2023.AZ.2: *Po przeanalizowaniu załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania projektowanej inwestycji oraz skali możliwego jej oddziaływania na środowisko stwierdzono, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.*

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia, realizację przedsięwzięcia zgodnie z przepisami ustawy Prawo budowlane oraz ze sztuką budowlaną, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których ochrony wyznaczone zostały obszary Natura 2000. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcje ekosystemu.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

Planowane przedsięwzięcie nie obejmuje obszarów o przekroczonych normach jakości środowiska takich jak obszary z rozwijającym się przemysłem ciężkim, powodujących wzrost emisji gazów, pyłów itp. oraz obszary o przekroczonych standardach jakości wód podziemnych i powierzchniowych.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: *Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne. Z przeprowadzonej analizy*

Heu
C

i rozpoznania stwierdzono, iż na przedmiotowej drodze nie występują cenne aleje przydrożne wyróżniającymi się wybitnymi walorami estetycznymi i przyrodniczymi.

W pobliżu planowanej do przebudowy drogi zlokalizowane są stanowiska archeologiczne ujęte w Gminnej Ewidencji Zabytków:

- GEZ NR 23/A- AZP 24-81, nr stan. 1/61

- GEZ NR 25/A- AZP 24-81, nr stan. 3/63

W związku z powyższym, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 840), w przypadku odkrycia, podczas prowadzenia prac ziemnych przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem należy: wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot; zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia; niezwłocznie zawiadomić o tym Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, Wójta Gminy Prostki.

Natomiast w Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków została uwzględniona aleja przydrożna, na podstawie zarządzenia nr 60/2015 Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 18 grudnia 2015 r. w sprawie włączenia do wojewódzkiej ewidencji zabytków ankiet inwentaryzacyjnych alei przydrożnych położonych przy drogach powiatowych i wojewódzkich położonych na obszarze woj. warmińsko-mazurskiego.

Planowana inwestycja nie będzie oddziaływała na ww. obiekty zabytkowe, gdyż przedmiotowa droga wykorzystywana jest jako szlak umożliwiający połączenie komunikacyjne i posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej, realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wymagała wycinki drzew, a w przypadku wykonywania robót w strefie korzeni drzew, prace te wykonywane będą ręcznie.

h) gęstość zaludnienia:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze o małej urbanizacji. Wzdłuż planowanego do przebudowy odcinka drogi znajdują się nieliczne budynki mieszkalne, w większości są to siedliska rolnicze. Mając na uwadze powyższe, jak również natężenie ruchu, nie przewiduje się zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

i) obszary przylegające do jezior:

Analizowany obszar nie przylega do żadnego jeziora. Najbliżej położone jezioro Krzywe znajduje się w odległości około 45 m (najbliższa odległość na jaką zbliża się droga) od planowanego przedsięwzięcia. Przebudowa drogi zgodnie ze standardami projektowymi nie wpłynie negatywnie na wody jeziora Krzywe.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej, co wyklucza oddziaływanie inwestycji na te obszary.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Planowane zamierzenie pod względem hydrograficznym zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły, dla którego w dniu 17 lutego 2023 r. weszła w życie II aktualizacja Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęta Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300).

Zgodnie z ww. rozporządzeniem teren przedsięwzięcia znajduje się w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) Nr JCWPd:32 o kodzie PLGW200032, region wodny środkowej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej jednolitej części wód podziemnych został określony jako dobry, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrażona. Cele środowiskowe dla JCWPd GW 200032: dobry stan chemiczny, dobry stan ilościowy.

W odniesieniu do lokalizacji przedsięwzięcia względem jednolitych części wód powierzchniowych teren przedsięwzięcia znajduje się w zlewni JCWP rzecznych RW2000182626939 Lega od jez. Selmeń Wielki do jez. Dręstwo). JCWP RW2000182626939 jest monitorowaną, naturalną częścią wód, której stan wód (ogólny) oceniono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego), zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Wskazane cele środowiskowe dla JCWP RW2000182626939:

- dobry stan ekologiczny: zapewnienie drożności cieku dla migracji dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Jęgrznia w obrębie JCWP (dla węgorza europejskiego),

- stan chemiczny. Dla JCWP RW2000182626939 zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. (wskaźniki biologiczne- po 2027 r.).

1600

Droga na odcinku planowanym do przebudowy przebiega w sąsiedztwie jeziora Krzywe wyznaczonego jako JCW jeziornych LW30057 Krzywe.

Jak wynika z opinii organu odpowiedzialnego za oceny wodnoprawne przedstawionej w piśmie znak: BI.ZZŚ.1.4901.42.2023.AN z dnia 23.02.2023 r. dotyczącej braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla analizowanego przedsięwzięcia: *Z oceny skali inwestycji, jej usytuowania, charakteru, zakresu robót związanych z planowaną inwestycją, planowanych rozwiązań w zakresie środowiska gruntowo-wodnego wynika, że przedmiotowa inwestycja nie wpłynie na pogorszenie obecnie występującego stanu wód podziemnych i powierzchniowych i nie będzie miała negatywnego wpływu na wyznaczone dla nich cele środowiskowe. W związku z powyższym, w opinii tut. organu, dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej Nr 1935N w miejscowości Cisy, nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w zakresie wpływu przedsięwzięcia na stan wód oraz osiągnięć określonych dla nich celów środowiskowych.*

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ooś, zgodnie z informacjami zawartymi w KIP:

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 ustawy ooś, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania- obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Skala planowanego przedsięwzięcia ma charakter lokalny i ewentualne oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie budowy i eksploatacji będzie miało zasięg lokalny.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, oddaloną od granic Państwa, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Nie zachodzą więc przesłanki do przeprowadzania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania:

Planowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi może potencjalnie oddziaływać przede wszystkim podczas etapu jej realizacji w związku z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Do przebudowy analizowanej drogi wykorzystywać się będzie jednocześnie kilka maszyn budowlanych. Jednak praca kilku maszyn napędzanych silnikami diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Oznacza to, że emisja zanieczyszczeń do powietrza z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów poruszających się po omawianej drodze. Nie przewiduje się, by w wyniku prowadzenia prac budowlanych w obrębie planowanej do przebudowy drogi mogły powstać nadmierne skażenia powietrza.

Dzięki planowanej przebudowie omawianej drogi prawdopodobnie zmniejszy się ilość emisji zanieczyszczeń do powietrza dzięki usprawnieniu ruchu pojazdów oraz czasu przejazdu na przebudowanym odcinku drogi. Tym samym eksploatacja ww. drogi po przebudowie przyczynić się może do poprawy warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru.

Oddziaływania na etapie likwidacji analizowanej inwestycji będą zbliżone do oddziaływań w trakcie jej przebudowy. Likwidacja planowanego przedsięwzięcia – hipotetyczna – spowodowałaby głównie powstanie odpadów z prac rozbiórkowych, co skutkowałoby dodatkowo lokalnym wzrostem emisji pyłów i gazów oraz hałasu. Przy likwidacji inwestycji powstawać będą niewielkie zanieczyszczenia powietrza powstałe na skutek spalania paliw przez maszyny i środki transportu. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe oraz wybitnie lokalne.

Podsumowując, należy stwierdzić, że skala planowanego przedsięwzięcia ma charakter lokalny i ewentualne oddziaływanie przedsięwzięcia będzie miało zasięg lokalny.

Zgodnie z zapisami KIP w zakresie rodzajów i przewidywanych ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji:

*** Emisja odpadów z grupy 17 – tj. odpadów z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, a w tym: - 17 05 04 – gleba i ziemia – o ile w toku budowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady, - 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej przebudowy drogi w miejscu przebywania ekip roboczych. Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje.**

Heu

* *Emisja hałasu związana z pracą maszyn drogowych jak koparki, równiarki, układarki, walce itp. Obecnie i docelowo tereny przylegające do drogi są obciążone w sposób stały hałasem, generowanym przez pojazdy korzystające z drogi. Dlatego prowadzenie na drodze prac budowlanych, co ograniczy, zwolni i utrudni ruch pojazdów, na pewno nie przyniesie wzrostu emisji hałasu w miejscu prowadzenia prac – a zasadniczo, w dłuższym, normatywnym okresie czasu jakimi są 16 godzin dnia i 8 godzin nocy hałas wokół drogi, w miejscu prowadzenia robót – spadnie.*

* *Emisja zanieczyszczeń do powietrza związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie pasa drogi będzie zanedbywalnie mała. Praca kilku maszyn napędzanych silnikami diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Można oszacować, że emisja podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych wynosi na dobę, z 1 km: - tlenków azotu – kilka kg/dobę, - niespalonych węglowodorów – poniżej 1 kg/dobę, - benzen – poniżej 1 kg/dobę.*

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby przebudowy drogi, w czasie 8 godzin na dobę może być oszacowana na: - tlenki azotu – około 1 kg na 8 godzin pracy, - niespalone w silniku węglowodory – około 0,1 kg na 8 godzin pracy, - benzen z niespalonego paliwa – około kilkanaście gramów na dobę.

Oznacza to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę, których ilość oszacowano na średnio 5 szt. stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza ze strumienia pojazdów. Emisja ze strumienia pojazdów dodatkowo się zmniejszy z uwagi na częściowe i czasowe ograniczenie ruchu w obrębie przebudowywanej drogi. Ponadto, ciągły postęp w technice silników, w tym silników diesla, w które wyposażone są pojazdy ciężkie, wprowadzanie nowych regulaminów dla pojazdów – owocując stałym i konsekwentnym, zauważalnym przez „sąsiadów” drogi - spadkiem emisji z silników do powietrza. Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni asfaltowej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie drogi żadne nadmierne skażenia powietrza.

* *Emisja zanieczyszczeń do gleby. Nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do gleby ani emisji ścieków.*

* *Wody opadowe. Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo do rowów przydrożnych oraz na teren przyległy do korpusu drogi.*

* *Odpady stałe. W trakcie przebudowy drogi mogą powstawać odpady pochodzące z rozbiórek istniejącej nawierzchni drogi. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją odpady z remontów i przebudów dróg (17 01 81) nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych. Nie przewiduje się powstania odpadów z grupy 17 03 03 „Smoła i produkty smołowe”, które są zaliczane do niebezpiecznych (istniejąca nawierzchnia drogi nie zawiera warstw smołowych). Powstałe odpady pochodzące z rozbiórek będą podlegały segregacji pod względem możliwości wykorzystania jako materiałów z odzysku. Odpady nienadające się do ponownego wykorzystania będą unieszkodliwiane.*

* *Ścieki socjalno-bytowe. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.*

Mając na uwadze powyższe, w okresie budowy nie przewiduje się większych zagrożeń dla środowiska gruntowo-wodnego. Dobry stan techniczny oraz prawidłowa eksploatacja pojazdów samochodowych obsługujących budowę oraz maszyn budowlanych pozwoli na właściwe zabezpieczenie gruntu i wód przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi.

Oddziaływania powstałe na etapie eksploatacji:

* *Emisja odpadów. W fazie eksploatacji drogi odpady stałe mogą się pojawiać tylko jako efekt wypadków drogowych, odpady z oczyszczania drogi, z utrzymania zieleni. Powstałe odpady podczas eksploatacji drogi będą usuwane przez zarządcę drogi, selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom.*

* *Emisja zanieczyszczeń do powietrza: Realizacja zadania będzie miała wpływ na natężenie ruchu samochodów odbywający się na drodze, co z kolei będzie skutkowało większą płynnością ruchu pojazdów samochodowych, mniejszym zapyleniem. Przewiduje się, że planowana inwestycja wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.*

Mając na uwadze powyższe, przewiduje się, że powstałe na etapie przebudowy oddziaływania będą miały charakter jednorazowy i będą związane głównie z pracą sprzętu budowlanego i przyjętą

1. nowa

technologią pracy. Natomiast podczas eksploatacji drogi nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko.

d) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP: W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie.

Przewiduje się więc, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających oraz hałasu będzie miała charakter krótkoterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Przebudowa drogi skróci czas dojazdu, a zmiana nawierzchni na bitumiczną zapewni jej trwałość. Dzięki zapewnionej równości nawierzchni obniży się poziom hałasu oraz wyeliminowane zostanie pylenie, jakie występuje przy użytkowaniu istniejącej nawierzchni.

W przypadku prawidłowego funkcjonowania przedmiotowej inwestycji, zakładając utrzymanie analizowanej drogi we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość jej wieloletniego wykorzystania. Tym samym rozpatrywanie likwidacji przedmiotowej inwestycji nie jest uzasadnione.

Rozbiórka to zgodnie z prawem budowlanym rodzaj robót budowlanych, polegających na demontażu i usunięciu z przestrzeni określonego obiektu budowlanego lub jego części. Nie planuje się przeprowadzenia prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

e) możliwości ograniczenia oddziaływania na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji:

Zgodnie z zapisami KIP w zakresie planowanych do zastosowania rozwiązań chroniących środowisko:

Na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- wszelkie prace odbywać się będą jedynie w granicach działki do której inwestor będzie posiadał tytuł prawny;

- przebudowa prowadzona zostanie z poszanowaniem normatywów narzuconych prawem budowlanym i przepisami wykonawczymi;

- zaplecze budowy i bazy materiałowo- sprzętowe należy zlokalizować poza: obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami znajdującymi się w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi;

- należy uszczelnić teren zaplecza budowy, w tym składy materiałów i bazy transportowe;

- drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych;

- zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty;

- w trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów;

- powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów;

- wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej;

- nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów;

- w celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie;

- dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosowane będą sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia;

- w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, tankowanie odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacjach paliw. Na wypadek wycieku substancji ropopochodnych z silników pojazdów podjęte zostaną działania polegające na: usunięciu źródła wycieku, zebraniu substancji ropopochodnej przy użyciu sorbentów nie wchodzących w reakcje z substancjami niebezpiecznymi, oddanie odpadu do unieszkodliwienia;

- w celu zminimalizowania wpływu inwestycji na etapie jej realizacji na zanieczyszczenie powietrza podjęte będą następujące działania: ograniczenie czasu pracy silników pojazdów i maszyn polegające na ich

leu

wyłączaniu podczas przerw, zabezpieczenie materiałów sypkich przewożonych pojazdami przez przykrywanie ich plandekami, zabezpieczenie materiałów sypkich zlokalizowanych lub wbudowanych na terenie inwestycji przez przykrywanie ich plandekami lub zraszanie wodą;

- drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i ostonięcie deskami;
- w przypadku wykonywania robót w strefie korzeni drzew, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny. W celu wykluczenia możliwości przypadkowego uszkodzenia korzeni drzew roboty prowadzone będą ręcznie;

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- przewiduje się zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni jezdni drogi;
- nastąpi zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni jezdni drogi. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni jezdni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu;
- usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na przebudowywanym odcinku drogi przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

Mając na uwadze powyższe, należy uznać, że w przypadku planowanej inwestycji zaplanowane zostały wystarczające środki minimalizujące oddziaływania inwestycji opisane powyżej, przewidziane do zastosowania zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji oraz ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ooś, w niniejszym postępowaniu przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, możliwości ograniczenia oddziaływania, a także możliwość powiązań z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska.

Biorąc pod uwagę art. 63 ust. 1 ustawy ooś, przeanalizowano: rodzaj, cechy i skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jego realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwość związane z eksploatacją przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny i nie spowodują istotnych zmian w środowisku, jak również nie wpłyną negatywnie na istniejące walory krajobrazowe. Ponadto, z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji oraz zagospodarowanie terenów sąsiednich, nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, czy ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej będzie zerowe.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś: *Właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony.* Teren przedmiotowej inwestycji nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Na podstawie zebranych materiałów i dowodów w toku postępowania wyjaśniającego, biorąc pod uwagę kryteria zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko oraz mając na względzie opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Augustowie, jak również brak zastrzeżeń ze strony Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ełku, Wójt Gminy Prostki uznał, że planowana inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i wobec tego postanowił jak w sentencji.

Przed wydaniem decyzji, na podstawie art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, pełnomocnik wnioskodawcy, pismem znak: RI.6220.3.2023.6 z dnia 21.03.2023 r., natomiast pozostałe strony postępowania, poprzez podane do publicznej wiadomości obwieszczenia znak: RI.6220.2.2023.7 z dnia 03.03.2023 r., zostały poinformowane o przygotowanych materiałach dowodowych do wydania decyzji środowiskowej oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i zebranymi materiałami, jak również złożenia wniosków i uwag w terminie do dnia 14.04.2023 r. Powyższe obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Prostkach (w dniach od 22.03.2023 r. do 17.04.2023 r.),

1600

zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Prostki w dniu 22.03.2023 r. oraz przekazane dla Sołtysa wsi Krzywe (w dniu 24.03.2023 r.) oraz dla Sołtysa Wsi Cisy (w dniu 24.03.2023 r.) celem wywieszenia na tablicy ogłoszeń Sołectwa wsi Krzywe i wsi Cisy. W przewidzianym terminie, od stron postępowania, nie wpłynął do tut. urzędu żaden wniosek lub uwaga dotycząca planowanego przedsięwzięcia.

Z uwagi na brak określenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zachodziła konieczność zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu, stosownie do zapisów art. 79 ust. 1 *ustawy ooś*.

W związku z powyższym oraz po wypełnieniu przez Wnioskodawcę wymogów formalnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak również po przeprowadzeniu analizy specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych, orzeczono jak w sentencji decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie, za pośrednictwem Wójta Gminy Prostki w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Zgodnie z art.1 i art. 4 (załącznik część IV) ustawy z dnia 16.11.2006 r. o opłacie skarbowej (j.t. Dz.U. z 2021 r. Poz.1923) pobrano opłatę skarbową w wysokości 17,00 zł za przedłożenie pełnomocnictwa, na konto Gminy Prostki 83 9331 0004 0030 0305 7300 0001. Zgodnie z art. 7 pkt 3 ww. ustawy z dnia 16.11.2006r. o opłacie skarbowej jednostki samorządu terytorialnego zwolnione są z opłaty skarbowej.
Inspektor: Agnieszka Zielazna



Zup. WÓJTA GMINY
SEKRETARZ GMINY
Wojciech Stępnia

Otrzymują:

1. Otrzymują: Wnioskodawca- Gmina Prostki, w imieniu której działa Pełnomocnik z Przedsiębiorstwa Robót Drogowych w Ełku Sp. z o.o.
2. Pozostałe strony postępowania poprzez obwieszczenie w trybie art. 49 *Kpa* na podstawie art. 74 ust. 3 *ustawy ooś* aa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne "Wody Polskie" Zarząd Zlewni w Augustowie
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ełku

Urząd Gminy Prostki
ul. 1 Maja 44B, 19-335 Prostki
tel. 87 6112012
fax 87 6112079
mail: sekretariat@prostki.pl

Sprawę prowadzi: Agnieszka Zielazna
Referat Inwestycji i Rozwoju
Stanowisko ds. planowania przestrzennego
Tel. 87 6112860
mail: agnieszka.zielazna@prostki.pl



CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1935N na odcinku od skrzyżowania z drogą gminną nr 178046N do wysokości działki nr 62/6 obręb 19 Krzywe, gm. Prostki.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na działkach oznaczonych numerami ewidencyjnymi:
obręb 5 Cisy, gm. Prostki, powiat ełcki
działki nr: 43, 44, 45
obręb 19 Krzywe, gm. Prostki, powiat ełcki
działki nr: 64/1, 358

Podstawowe dane istniejącego pasa drogowego:

- aktualna szerokość jezdni drogi: 4,5 – 5,0 m,
- aktualna szerokość poboczy: 0,5 – 1,0 m,
- szerokość pasa drogowego: 7,0 – 18,0 m.

Podstawowe dane dotyczące planowanego przedsięwzięcia:

- klasa drogi: L,
- kategoria ruchu: KR1,
- długość drogi: około 1250 m,
- podstawowa szerokość jezdni: 4,0 m,
- mijanki o szerokości 1,0 m (całkowita szerokość jezdni w miejscu mijanek 5,0 m).

Zakres prac przewiduje: wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), wykonanie nawierzchni jezdni drogi i zjazdów, poboczy, remont istniejących rowów przydrożnych i przepustów, przebudowę przepustów pod koroną drogi, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, budowę kanału technologicznego, przebudowę i zabezpieczenie infrastruktury technicznej kolidującej z przebudową drogi: odcinki sieci wodociągowej i elektroenergetycznej.

Powierzchnia planowanego zajęcia terenu to:

- jezdnie o nawierzchni utwardzonej – około 5.200 m²,
- zjazdy o nawierzchni utwardzonej – około 300 m²,
- pobocza gruntowe – około 1.300 m².

Rodzaj technologii:

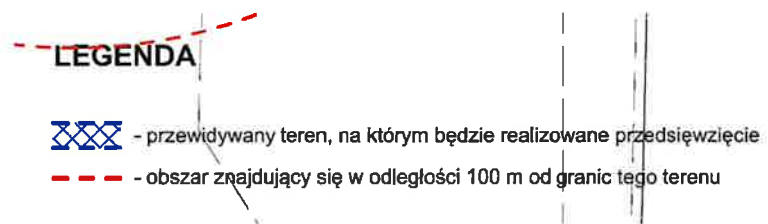
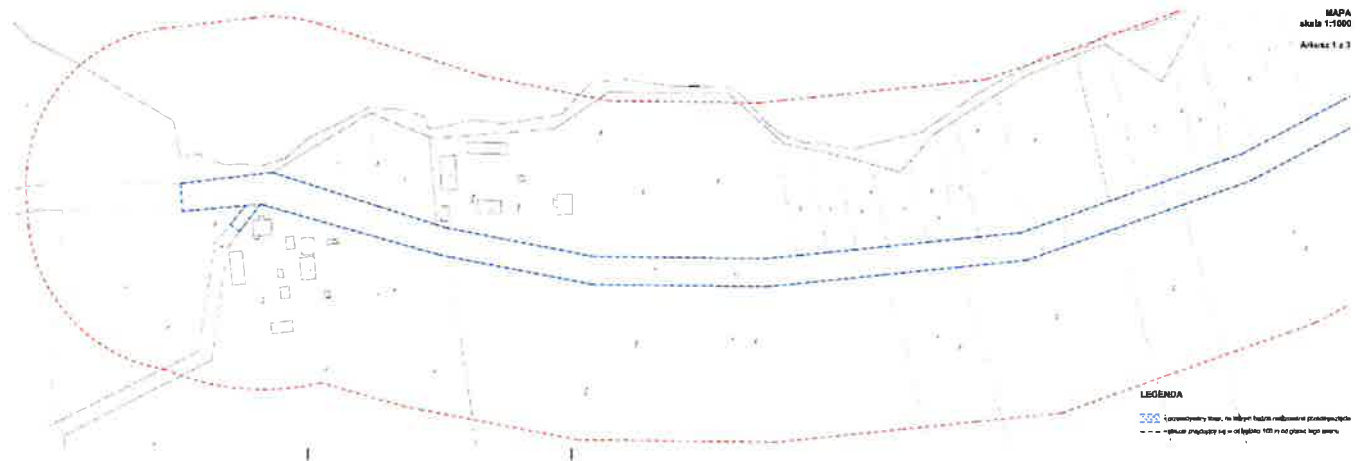
Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych inwestycją. Przy realizacji przedsięwzięcia przyjęto wykonanie prac metodą tradycyjną.

Przed wykonaniem warstw konstrukcyjnych jezdni i zjazdów, zostanie wykonane zdjęcie humusu, wykonane koryto lub nasyp z materiałów naturalnych.

Nawierzchnia jezdni drogi głównej, skrzyżowań i zjazdów wykonana zostanie z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszyw naturalnych, pochylenie poprzeczne jezdni - 2%, pochylenia poprzeczne poboczy - 6 %. Niweleta jezdni drogi i zjazdów dostosowana do istniejącego zagospodarowania terenu.

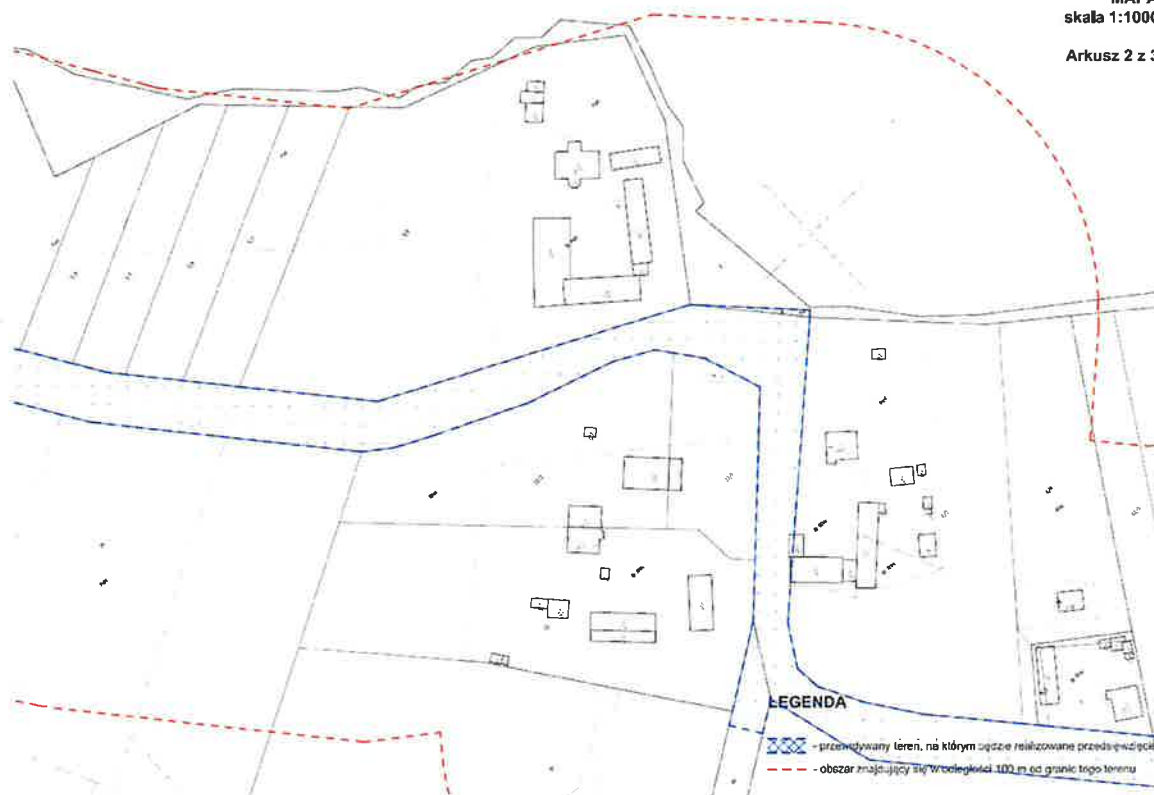


Teren realizacji przedsięwzięcia i obszar oddziaływania przedsięwzięcia:



Z up. WÓJTA GMINY
SEKRETARZ GMINY
Wojciech Stępnia

MAPA
skala 1:1000
Arkusz 2 z 3



MAPA
skala 1:1000
Arkusz 3 z 3



Z up. WOJTA GMINY
SEKRETARZ GMINY
Wojciech Stępień