

**Karta informacyjna przedsięwzięcia dla inwestycji pn.:
„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2926W Ostrzykowo – Nowa Wieś”**



Rys. 1 Lokalizacja inwestycji

Inwestor:	Wykonawca dokumentacji projektowej i środowiskowej:
	
POWIAT PŁOCKI – ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W PŁOCKU UL. BIELSKA 57a, 09-400 PŁOCK	RAWAY Rafał Piotrowski al. Stanów Zjednoczonych 51 04-028 Warszawa e-mail: biuro@raway.pl tel. 791 407 546

Rafał Piotrowski
podpis

Warszawa, 18 czerwiec 2021 r.



Karta informacyjna przedsięwzięcia

zgodnie z art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 poz. 247).

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi powiatowej nr 2926W Ostrzykowo – Nowa Wieś na terenie gminy Staroźreby w powiecie płońskim, województwo mazowieckie. Inwestycja rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą powiatową 2927W, a kończy na początku miejscowości Nowa Wieś. Odcinek drogi przeznaczony do rozbudowy wynosi 4930m. Inwestycja będzie realizowana w projektowanym pasie drogowym z uwzględnieniem poszerzeń istniejącego pasa drogowego na działkach prywatnych niezbędnych do zrealizowania inwestycji na parametrach drogi kategorii Z. Projekt rozbudowy drogi powiatowej jest wykonywany w oparciu o Ustawę z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Inwestycja po fazie realizacji nie zmieni oddziaływania na środowisko względem stanu istniejącego.

Podstawę prawną opracowania stanowią w szczególności:

- ustawa 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. 2021 poz. 247);
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), art. 3 ust. 1 pkt. 62, zgodnie z którym przedsięwzięcie objęte wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach klasyfikowane jest jako „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w art. 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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”.

Do opracowania KIP wykorzystano akty prawne:



- 1) Ustawa 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. 2021 poz. 247),
- 2) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2020 poz. 1219),
- 3) Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2021 poz. 779),
- 4) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2020 poz. 55),
- 5) Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2021 poz. 624),
- 6) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2020 poz. 1333),
- 7) Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10),
- 8) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112),
- 9) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz.U. 2014 poz. 1713),
- 10) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. 2016 poz. 2183),
- 11) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. 2014 poz. 1409),
- 12) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz.U. 2014 poz. 1408),
- 13) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).

Zgodnie z przywołanymi powyżej przepisami planowane przedsięwzięcie należy do kategorii obiektów mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, które wymagają przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym musi uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

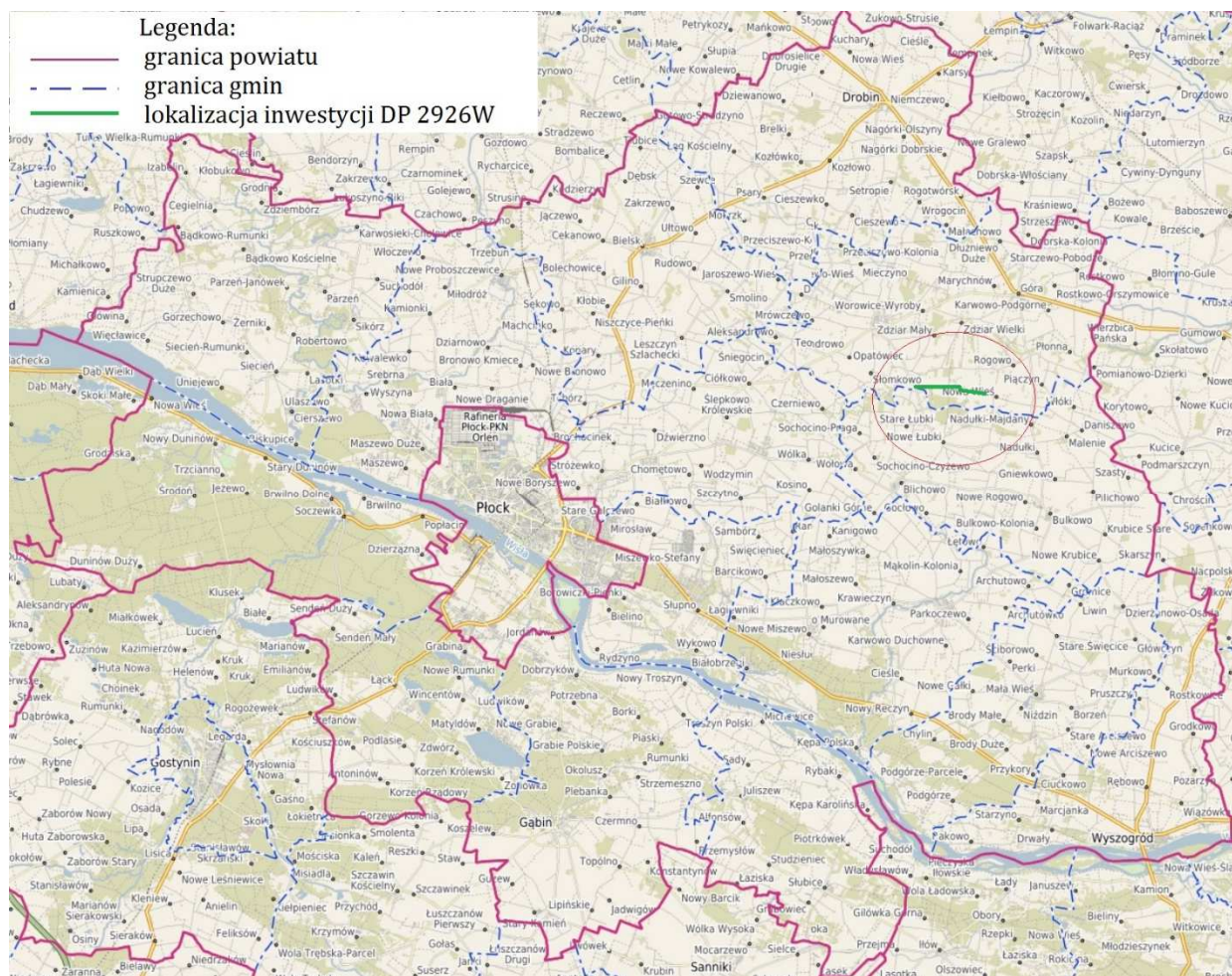
Zgodnie z art. 72. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi powiatowej nr 2926W poprzedza uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

Droga powiatowa nr 2926W na danym odcinku przebiega przez miejscowości: Ostrzykówkę, Ostrzykowo, Szulbory oraz Nowa Wieś na terenie gminy Staroźreby w powiecie płońskim w województwie mazowieckim. Odcinek drogi przeznaczony do



Rozbudowa drogi powiatowej nr 2926W Ostrzykowo – Nowa Wieś

rozbudowy wynosi ok. 4930 m. Istniejąca jezdnia ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 4,0 m do ok. 5,5 m. Posiada pobocza nieutwardzone oraz szczątkowe rowy przydrożne. Droga przebiega głównie przez tereny rolnicze z niewielką zabudową. W miejscowości Szulbory i Nowa Wieś występują przepusty poprzeczne, przez które przepływa ciek wodny Dopływ spod Słupcy. Wzdłuż drogi występują: skrzyżowanie z drogą publiczną (początek opracowania), zjazdy indywidualne i publiczne do posesji sąsiadujących z drogą oraz na tereny, na których prowadzona jest działalność usługowa.

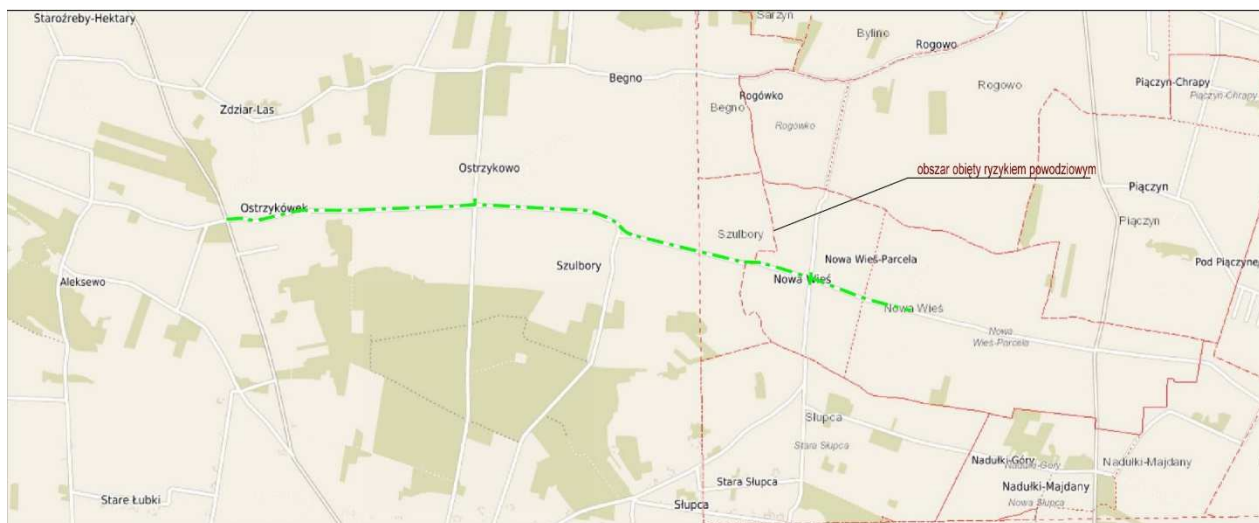


Rys. 2 Lokalizacja inwestycji na tle podziału administracyjnego

Rozbudowa drogi powiatowej nr 2926W będzie polegać na dostosowaniu drogi do klasy Z oraz kategorii ruchu KR2. W związku z powyższym jezdnia na całym odcinku będzie mieć szerokość 6,0 m, konstrukcja jezdni zostanie w części wymieniona lub wzmocniona. Wzdłuż całego odcinka drogi zostanie wykonane dwustronne pobocze o szerokości 1,0m oraz rowy przydrożne. Zakres oddziaływania obiektu na środowisko nie zwiększy się, natomiast pewne parametry ulegną poprawie – jak. np. poprawa odwodnienia czy mniejszy hałas z drogi dzięki wymianie konstrukcji.



W obrębie inwestycji nie przepływają większe rzeki. Brak jest tu także większych zbiorników powierzchniowych. W obrębie inwestycji nie występuje zagrożenie powodziowe, jedynie odcinek długości 1550 m drogi powiatowej w miejscowościach Szulbory i Nowa Wieś znajduje się w obszarze ryzyka powodziowego. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie leży w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.



2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szata roślinna

Inwestycja rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą powiatową 2927W, a kończy na początku miejscowości Nowa Wieś. W dużej części inwestycja przebiega przez pola

uprawne, a także zabudowę mieszkalną jednorodzinną i zagrodową o różnym stopniu zagęszczenia. Najbardziej zwarta zabudowa występuje w miejscowości Nowa Wieś. W pasie drogowym występuje typowa zieleń przydrożna – pojedyncze drzewa liściaste w większości nasadzenia wieloletnie oraz zakrzaczenia. Prace drogowe na ww. odcinku drogi będą obejmowały istniejący pas drogowy na działkach będących własnością jednostek samorządu terytorialnego oraz niezbędne poszerzenia na działkach osób prywatnych. W obrębie przedmiotowego odcinka drogi nie występują pomniki przyrody. Rozbudowa drogi nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu, natomiast poprawi bezpieczeństwo i jakość użytkowania obiektu liniowego przez kierujących pojazdami, poprawi odwodnienie drogi oraz zmniejszy poziom hałasu emitowanego przez przejeżdżające pojazdy.

3. Rodzaj technologii

3.1 Rozbudowa będzie polegała na:

- wykonaniu nawierzchni jezdni o szerokości 6,00 m;
- ułożeniu warstw konstrukcyjnych nawierzchni pod KR2, w tym ułożeniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego oraz podbudowy z kruszywa łamanego;
- wykonaniu pobocza jednostronnego o szerokości 1,00 m;
- wykonaniu odwodnienia za pomocą rowów przydrożnych i systemów odprowadzających wodę do rowów przydrożnych, melioracyjnych, a w określonych miejscach do rzeki;
- wykonaniu zjazdów na przyległe nieruchomości;
- wykonaniu peronów autobusowych;
- przebudowie skrzyżowania z drogą powiatową.

3.2 Parametry techniczne rozbudowanego odcinka drogi

- przekrój drogi – droga jednojezdniowa;
- klasa techniczna – Z;
- kategoria ruchu – KR2;
- szerokość jezdni – 6,00 m;
- szerokość pobocza – 1,00 m;
- spadek poprzeczny pobocza – 6%;
- chodnik (peron) – 2,00 m;
- spadek poprzeczny jezdni – jednostronny 2%,
- prędkość projektowa – $V_p = 40$ km/h na terenie zabudowanym oraz 50 km/h na terenie niezabudowanym.



3.3 Przebieg dróg w planie

- Zaprojektowany odcinek drogi będzie biegł po śladzie istniejącym z uwzględnieniem poszerzeń pasa drogowego.
- Na rozbudowanym odcinku zaprojektowano zjazdy indywidualne z kostki betonowej na działki zabudowane oraz z kruszywa na działki rolne i niezabudowane.
- Zaprojektowano zjazdy publiczne o szerokości ok. 5,0 m i nawierzchni bitumicznej, wyokrąglone promieniami o $R_{min}=5,0m$.

3.4 Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane za pomocą rowów przydrożnych. Zostaną zastosowane rowy trapezowe, trawiaste o pochyleniu skarp 1:1,5 i szerokości dna 0,4 m. Minimalna głębokość rowu będzie wynosiła 0,5 m. W miejscu występowania zjazdów zostaną zastosowane przepusty o średnicy 400 mm, wykonane z tworzywa sztucznego.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Podstawowe założenie projektowe zgodnie z wytycznymi Inwestora to dostosowanie projektowanej drogi do klasy Z. W związku z powyższym, wariant preferowany obejmuje wykonanie poszerzenia jezdni do 6,00 m, wykonanie pobocza o szerokości 1,00 m i odwodnienia (rowów). W miejscach występowania przystanków autobusowych zostanie zaprojektowany chodnik – perony. Rowy przydrożne z poboczem zapewnią prawidłowe odwodnienie, a jednocześnie ingerencja w działki przylegające do drogi będzie ograniczona do niezbędnego minimum. Przy projektowaniu kierowano się bowiem również dobrem właścicieli nieruchomości przyległych do drogi, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w ich własności. Zakładany wariant pozwala również w jak najmniejszym stopniu ingerować w roślinność wzdłuż projektowanej inwestycji. Wykonanie drogi powiatowej o przyjętych parametrach zapewni płynność ruchu, komfort i bezpieczeństwo podróżowania, a tym samym zmniejszy emisję hałasu i spalin do środowiska.

Wariant alternatywny różni się od wariantu preferowanego tym, iż przewiduje się w nim wykonanie chodnika oraz ścieżki rowerowej z kanalizacją deszczową. Jednak w tym wariantcie poziom ingerencji w działki osób prywatnych oraz w zieleń kolidującą z inwestycją będzie znacznie większy, stąd należy go uznać za opcję mniej korzystną względem zaproponowanego wariantu preferowanego.



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

5.1 Faza realizacji

Realizacja tego przedsięwzięcia wiązać się będzie z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw, a także wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, elementy oznakowania dróg. Wykorzystywane również będą paliwa (olej napędowy) i woda. Na obecnym etapie prac projektowych trudno dokładnie podać ilość poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać w czasie prac. Stosowane maszyny budowlane (koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki) pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda z przewoźnych beczkowozów w ilości ok. kilkuset m³ na cały okres budowy. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Wszelkie potrzeby w tym zakresie zapewnione zostaną przez wykonawcę robót budowlanych. Przykładowe szacunkowe zużycie surowców w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia przedstawiono w tabeli poniżej.

Tab. 1 Szacunkowe zużycie surowców na etapie realizacji

Surowiec	Ilość
Kruszywa	Ok. 4 800 m ³
Asfalt lub jego pochodne	Ok. 4 400 m ³
Woda	Ok. 1 600 m ³

5.2 Etap eksploatacji

Eksploatacja nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji drogi, jednak na obecnym etapie nie można określić rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez Zarządcę.



6. Rozwiązania chroniące środowisko

6.1 Rodzaj technologii w fazie budowy

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty, jakie zostaną użyte, muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Ze względu na zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, jakim jest rozbudowa drogi, w trakcie jej realizacji mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko, będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i przemijające. Uciążliwości te i niekorzystne oddziaływanie na otoczenie planowanej inwestycji nie dają się całkowicie wyeliminować.

Zaplecza budowy i bazy magazynowo-sprzętowej należy zlokalizować poza:

- bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej,
- dolinami rzek i cieków,
- obszarami leśnymi oraz objętymi ochroną,
- bezpośrednim ujęciem wody pitnej.

Projektuje się wykonywanie przedsięwzięcia i zastosowanie materiałów zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska tj.:

Baza magazynowo-sprzętowa

- na terenie bazy zapewnione zostanie prawidłowe przechowywanie substancji paliwowych i smarowych oraz innych materiałów i surowców w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód i powierzchni ziemi,
- funkcjonowanie bazy oraz prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będzie się odbywać w porze dziennej (w godz. od 6.00 do 22.00).

Zastosowanie nowych materiałów

- materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać certyfikaty zgodności z odpowiednimi polskimi Normami oraz Aprobatami Technicznymi i muszą być dopuszczone przez Państwowy Instytut Higieny,
- materiały przeznaczone do wbudowania zgromadzone będą bezpośrednio w ilościach wystarczających do pełnego cyklu remontu drogi na bazie magazynowo-sprzętowej budowy.

Zastosowanie sprzętu



– do wykonywania robót użyty będzie sprawny technicznie sprzęt o możliwie niskich emisjach zanieczyszczeń powietrza i hałasu.

W trakcie realizacji robót związanych z budową wymienionego odcinka drogi nie nastąpi zanieczyszczenie środowiska ponad normy wynikające z emisji spalin sprzętu do robót drogowych.

Wykonawca robót zostanie zobowiązany warunkami technicznymi (SST) wykonania tego zadania do używania sprawnego sprzętu, niepowodującego wydzielania nadmiernego hałasu i spalin oraz niezanieczyszczającego terenów wyciekami produktami ropopochodnymi. Pojazdy przewożące te materiały stosować będą opończe w celu uniknięcia pylenia i ograniczenia emisji zanieczyszczeń do środowiska. Warunki będą egzekwowane przez nadzór inwestorski Zamawiającego.

Ponadto możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko **na etapie realizacji** będą następujące:

Ochrona powierzchni ziemi

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi planuje się osiągnąć poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. Materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać certyfikaty zgodności z odpowiednimi polskimi Normami oraz Aprobatami Technicznymi i muszą być dopuszczone przez Państwowy Instytut Higieny. Materiały przeznaczone do wbudowania zgromadzone będą bezpośrednio w ilościach wystarczających do pełnego cyklu remontu drogi na bazie magazynowo-sprzętowej budowy. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska; wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach do tego przeznaczonych, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku przez uprawniony podmiot, poza teren przedsięwzięcia. Z racji możliwego częściowego wykonania wzmocnienia nawierzchni z wykorzystaniem materiału z istniejącej konstrukcji drogi, powinno to ograniczyć wywóz materiału z rozbiórki i jego ewentualny recykling.



Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należytym stanie technicznym, a także odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza budowy i bazy sprzętowej tak, aby zminimalizować szkodliwość ewentualnych wycieków eksploatacyjnych i awaryjnych. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się również zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety. W trakcie wykonywania podłoża konstrukcji drogowej w miejscach płytkiego występowania wód podziemnych zostaną wykonane izolacje poziome i pionowe. Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek, ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Ochrona przed hałasem

W trakcie robót drogowych i budowlanych występuje nieunikniony, wzmożony hałas związany z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Korzystanie z dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego, posiadającego właściwe atesty i będącego w należytym stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robót. Znaczna część prac wykonywana będzie poza terenem zabudowanym, co również jest korzystne z punktu widzenia uciążliwości związanej z hałasem. Planuje się również zaniechanie prowadzenia hałaśliwych prac w nocy, aby zmniejszyć lokalne uciążliwości w czasie trwania przebudowy drogi.

Ochrona powietrza atmosferycznego

W trakcie budowy do atmosfery będą emitowane typowe zanieczyszczenia związane z korzystaniem z mechanicznego sprzętu budowlanego i samochodów. Formą zanieczyszczania powietrza będzie także pylenie z dróg i powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. Do wykonywania robót użyty będzie sprawny technicznie sprzęt o możliwie niskich emisjach zanieczyszczeń powietrza i hałasu. W trakcie realizacji robót związanych z budową wymienionego odcinka drogi nie nastąpi zanieczyszczenie środowiska ponad normy wynikające z emisji spalin sprzętu do robót drogowych. Ze



względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter, emisja ta skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia, nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat na etapie jego realizacji będzie czasowe i ustanie po zakończeniu prac budowlanych.

Drzewa i krzewy

Zieleń na odcinku przeznaczonym do budowy to przede wszystkim typowa zieleń przydrożna – pojedyncze drzewa liściaste w większości nasadzenia wieloletnie oraz zakrzaczenia. Inwestycja nie przebiega przez teren leśny. Należy jednak podkreślić, że na terenie planowanej inwestycji nie występują pomniki przyrody. W ramach gospodarki istniejącą zielenią przewiduje się wycinkę drzew i krzewów bezpośrednio kolidujących z inwestycją. Przewidziano również nasadzenia kompensacyjne.

Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. Zalecane w tym wypadku jest stosowanie specjalnych osłon dla poszczególnych drzew.

W przypadku zagrożenia, iż w czasie realizacji prac budowlanych może dojść do uszkodzenia mechanicznego pni drzew, należy je zabezpieczyć przez owinięcie ich na wysokość 1,6 m – 2,0 m matami ze słomy, które mocuje się drutem lub syntetycznym sznurkiem, co 40–50 cm. Dodatkowo od strony szczególnego zagrożenia uszkodzeniami należy oszalować pnie drzew deskami.

Stosując oszalowanie częściowe lub całkowite z desek wokół pni drzew, należy pamiętać, aby:

- wysokość oszalowania wynosiła ponad 150 cm. Najkorzystniej jest, gdy osłona taka sięga do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 2,0 m;
- dolna część desek opierała się na podłożu (była lekko wkopana). Jeśli jest to niemożliwe (np. przez tzw. nabiegi korzeniowe), należy deski obsypać ziemią lub zastosować dodatkową opaskę z drutu;
- oszalowanie całkowite lub częściowe pnia drzewa powinno być przymocowane opaskami z drutu lub specjalnej taśmy stalowej, należy je stosować w odległości co 40–60 cm, czyli minimum trzy na pniu;



- w przypadku zwartych skupin drzew i krzewów dopuszcza się wygradzenie terenu, wyznaczonego przez rzut ich korony;
- w przypadku kolizji koron drzew z pracującym sprzętem należy zastosować podwiązywanie gałęzi lub inną metodę ochrony np. osiatkowanie. Sposób ochrony koron powinien być indywidualnie dostosowany do konkretnych potrzeb i sytuacji;
- w zasięgu strefy korzeniowej i rzutów koron drzew nie wolno składować żadnych materiałów ziemnych, materiałów budowlanych, ani instalować maszyn budowlanych. Materiały takie jak: cement, kruszywa, paliwa, lepiszcze itp. należy składować co najmniej 10 m od pni drzew.

Wykonanie osłon drzew najlepiej powierzyć wyspecjalizowanej w tego typu pracach firmie. W związku z powyższym nie przewiduje się znaczącego wpływu na przyrodę ożywioną fazy realizacji przedsięwzięcia.



Fot. 1 Przykładowy sposób ochrony pnia drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi

6.2 Rodzaj technologii w fazie eksploatacji

Przewiduje się, że w trakcie eksploatacji wybudowanego odcinka drogi, w wyniku uzyskania poprawy równości nawierzchni, i w istocie polepszenia się warunków jezdnych, wielkość

emisji zanieczyszczeń od poruszających się po nim pojazdów mechanicznych powinna zostać zasadniczo zmniejszona.

W związku z powyższym, potencjalne skażenie środowiska w otoczeniu drogi (hałas, wibracje, zanieczyszczenie powietrza, wód i gleb będące skutkiem ruchu samochodów) zmniejszy się w stosunku do stanu istniejącego.

6.3 Identyfikacja miejsc potencjalnych migracji zwierząt

Na obszarze planowanej inwestycji nie występuje korytarz ekologiczny.

6.4 Chronione gatunki zwierząt

W związku z charakterem analizowanej inwestycji (rozbudowa drogi powiatowej w śladzie istniejącej drogi) nie przewiduje się występowania negatywnych oddziaływań na istniejącą faunę. Inwestycja pn. „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2926W Ostrzykowo – Nowa Wieś” nie będzie wywoływać negatywnego oddziaływania na wysokim poziomie.

Rozbudowa drogi powiatowej nr 2926W nie wpłynie na zmianę dotychczasowej funkcji drogi oraz na jej użytkowanie, ale podniesie jej parametry techniczne, które zwiększą bezpieczeństwo na drodze oraz zmniejszą hałas generowany przez pojazdy poruszające się obecnie po nierównej nawierzchni. Zmniejszy się również ilość spalin, ze względu na to, że płynny przejazd zmniejsza spalanie.

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

Obiekt sam w sobie nie generuje zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza i ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z krótkotrwałym etapem budowy, a później już z eksploatacją drogi przez jej użytkowników. Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

- emisja hałasu;
- emisja zanieczyszczeń do atmosfery;
- odprowadzanie wód opadowych.

Emisja hałasu



Wartości dopuszczalnego równoważnego poziomu hałasu w środowisku, ustala się w zależności od istniejącego i planowanego sposobu użytkowania terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, zabudowę związaną z ochroną zdrowia i oświatą oraz terenów ochrony uzdrowiskowej i wypoczynkowo-rekreacyjnej poza miastem. Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku określa się odrębnie dla 16 godzin w przedziale godz. 6.00 – 22.00 (pora dzienna) i dla 8 godzin w przedziale godz. 22.00- 6.00 (pora nocna). W załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz.U. 2014 poz. 112) podane są wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Dla grupy hałasów drogowych, dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, wynosi:

- w porze dziennej, w przedziale odniesienia równym 16 godz., od 50 do 68 dB,
- w porze nocnej, w przedziale odniesienia równym 8 godz., od 45 do 60 dB.

Emisja hałasu w fazie eksploatacji

Rozbudowana droga przebiega przez przede wszystkim przez tereny niezabudowane, a także niewielkie obszary głównie rozproszonej zabudowy jednorodzinnej. Emisja hałasu w trakcie eksploatacji związana jest z ruchem pojazdów samochodowych. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynności jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska. Wobec powyższego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przyjęto przewidywany poziom dźwięku związany z hałasami drogowymi dla zabudowy mieszkaniowej jako terenu podlegającego ochronie akustycznej:

- w porze dziennej $L_{Aeg} = 61$ dB,
- w porze nocnej $L_{Aeg} = 56$ dB.

Emisja hałasu w fazie budowy

W trakcie budowy i likwidacji inwestycji mogą pojawić się uciążliwości akustyczne związane z prowadzeniem prac budowlanych z użyciem urządzeń mechanicznych.

Tab. 2 Wartości dopuszczalnych poziomów mocy akustycznej przykładowych urządzeń stosowanych w robotach drogowych

Typ urządzenia	Zainstalowana moc netto P [kW]	Dopuszczalny poziom mocy akustycznej [dB/1pW]
Maszyny do zagęszczania (walce wibracyjne, płyty wibracyjne, ubijaki wibracyjne)	$P \leq 8$	105
	$8 < P \leq 70$	106
	$P > 70$	$86 + 11 \lg P$
Spycharki gąsienicowe, ładowarki gąsienicowe, koparko-ładowarki gąsienicowe	$P \leq 55$	103
	$P > 55$	$84 + 11 \lg P$
Spycharki kołowe, ładowarki kołowe, koparko-ładowarki kołowe, wywrotki, równiarki, walce niewibracyjne, maszyny do wykańczania nawierzchni	$P \leq 55$	101
	$P > 55$	$82 + 11 \lg P$
Koparki	$P \leq 15$	93
	$P > 15$	$80 + 11 \lg P$



Emisja zanieczyszczeń do atmosfery

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości przede wszystkim związane z emisją hałasu oraz zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza spowodowane pracą ciężkiego sprzętu i maszyn budowlanych (m.in. koparki, spycharki, równiarki, zagęszczarki) oraz środków transportu. Będą to jednak uciążliwości okresowe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko do prowadzonych prac wykorzystywany będzie sprzęt o niskim poziomie hałasu, a prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej.

Eksplatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu pochodzących z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa, budowa silnika. Wykonanie nowej nawierzchni drogi przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, co może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza i emisji hałasu. Przedmiotowa inwestycja jest drogą obsługującą ruch pomiędzy miejscowościami, jej budowa spowoduje poprawę równości nawierzchni. Źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza wprowadzanych do środowiska są pojedyncze poruszające się pojazdy, których rury wydechowe znajdują się na małej wysokości. W przypadku drogi powiatowej nr 2926W pochylenie niwelety nie przekracza 3%, co przekłada się na obniżenie stężenia niektórych substancji emitowanych przez pojazdy.

Tab. 3 Prognozowane zanieczyszczenie powietrza na DP2926W po budowie

Nazwa drogi	Nazwa zanieczyszczenia	Emisja max. kg/h	Emisja Mg/rok	Emisja śr. kg/h
DP2926W	tlenek węgla	0,042	0,37	0,042
	benzen	0,00061	0,067	0,00061
	dwutlenek azotu	0,094	0,832	0,094
	pył ogółem w tym pył do 10 µm	0,00771	0,067	0,00771
	dwutlenek siarki	0,0071	0,063	0,0071

Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

a) Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych:

Na etapie budowy okresowo powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze z racji wyposażenia placu budowy w przenośne toalety, których eksploatacją zajmie się posiadający stosowne zezwolenia podmiot wynajmujący.



b) Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych:

Nie występują.

c) Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Wody opadowe z pasa drogowego odprowadzane będą do rowów przydrożnych. Odpady powstające na etapie eksploatacji (odpady zbierające się w osadnikach studni ściekowych m.in. substancje ropopochodne, piasek) usuwane będą przez podmioty posiadające odpowiednie zezwolenia.

d) Rodzaj (zgodnie z katalogiem odpadów) odpadów i sposób postępowania z odpadami:

W przypadku analizowanej inwestycji gospodarka odpadami powinna być realizowana zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji drogi. Na obecnym etapie ilość i jakość odpadów, które będą powstawały w związku z realizacją projektowanej inwestycji, jest niemożliwa do określenia.

Faza budowy

Na etapie budowy będą powstawały odpady związane z pracami budowlanymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego oraz w związku z zatrudnieniem pracowników. Będą to odpady materiałów budowlanych (beton, gruz z betonu, gruz ceglany, drewno, szkło, żelazo i stal), opakowania po materiałach budowlanych, odpady komunalne.

Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 17, włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, w tym odpady o kodzie:

- 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg,
- 17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01,

Zgodnie z art. 18 ust. 2 Ustawy o odpadach (Dz.U. 2021 poz. 779) odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi. Wszystkie odpady powinny podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko nienadające się do powtórniego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta – okresowo magazynowana). Odpady nienadające się do odzysku powinny zostać wywiezione na składowisko odpadów. Odpady niebezpieczne (zużyte oleje, opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi) będą powstawały podczas konserwacji i eksploatacji maszyn oraz urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych. Zakłada się, że wymiana oleju w silnikach maszyn i pojazdów odbywać się będzie w wyspecjalizowanych stacjach obsługi, poza terenem inwestycji. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie, a następnie transportowany do



miejsz ich odzysku lub unieszkodliwienia z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie odpadów niebezpiecznych. W przypadku powstania tego typu odpadów na terenie inwestycji będą one gromadzone i przekazywane do unieszkodliwienia zgodnie z w/w zasadami. Szacunkowa ilość tego rodzaju odpadów z terenu inwestycji nie przekroczy 0,3 Mg. Szacunkowa ilość wytworzonych podczas przeprowadzania inwestycji odpadów typu sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania wynosić będzie ok. 0,09 Mg. Na terenie budowy powstawać będą odpady inne niż niebezpieczne, odpady bytowe pracowników budowy (np. opakowania szklane, puszki, butelki typu PET, papiery). Na obszarze zaplecza socjalnego przewidzianego na czas trwania robót zostaną ustawione pojemniki na odpady komunalne. Odpady opakowaniowe (m.in. różnego rodzaju pojemniki) powstałe na etapie budowy powinny zostać zagospodarowane zgodnie z Ustawą z dnia 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz.U. 2020 poz. 1114).

Faza eksploatacji

Podczas fazy eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady:

- 02 01 03 – odpadowa masa roślinna – ok. 1,5 Mg/rok,
- 15 02 03 – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze – ok. 0,3 Mg/rok,
- 16 81 01* – odpady wykazujące własności niebezpieczne – powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – ok. 1,5 Mg/rok,
- 16 81 02 – odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01 – ok. 1,5 Mg/rok,
- 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów – ok. 0,9 Mg/rok.

Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

e) Ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwości:

W związku z planowaną budową będą zastosowane maszyny budowlane (m.in. koparki, spycharki, równiarki, zagęszczarki). W specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru



robót będzie podany wymóg zobowiązujący wykonawcę robót do używania maszyn sprawnych technicznie, posiadających uprawnienia do wykonywania prac w budownictwie. W czasie eksploatacji drogi nie będą instalowane maszyny i inne urządzenia.

Podsumowując, po wykonaniu planowanej budowy drogi poziom oddziaływania obiektu na środowisko nie powinien ulec zwiększeniu w porównaniu do stanu istniejącego. Natężenie ruchu pojazdów pozostanie na obecnym poziomie, a rozbudowa nawierzchni drogi upłynni przejazd, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza podczas dalszej eksploatacji tej drogi.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na znaczną odległość drogi powiatowej nr 2926W od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, wyklucza się wystąpienie transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

10. Informacja o przedsięwzięciach realizowanych i zrealizowanych, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań planowanym przedsięwzięciem

Analizowane przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi powiatowej w istniejącym śladzie ze względu na swój charakter nie będzie generować większych niż dotychczas oddziaływań skumulowanych z innymi realizowanymi i zrealizowanymi przedsięwzięciami na tym terenie. Zgodnie z ustawą 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 na mapie załączonej do dokumentacji został oznaczony przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu.



11. Informacja o ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii jest bardzo niskie. Inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, co w sposób istotny zminimalizuje możliwość wystąpienia poważnych awarii. Analizowany odcinek drogi powiatowej znajduje się w obszarze objętym prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi (wg ISOK – Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego odcinek drogi długości 1550 m znajduje się w obszarze ryzyka powodziowego). Natomiast odcinek drogi powiatowej nie znajduje się w obszarze objętym prawdopodobieństwem wystąpienia osuwisk (SOPÓ – System oceny przeciwośuwiskowej).

12. Informacja o przewidywanych ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko

Powstające podczas realizacji przedsięwzięcia odpady zgodnie z rozporządzeniem Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10), to przede wszystkim odpady należące do:

- grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach,
- grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych),
- grupy 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Odpady z budowy to głównie elementy rozbieranych nawierzchni i ich podbudowy oraz nadmiar urobku gruntowego powstałego wskutek podłączenia do kanału ogólnospławnego oraz korytowania pod jezdnię, chodniki oraz ścieżkę rowerową. Odpady powstałe na etapie budowy, tj. gruz budowlany i nadmiar gruntu, będą gromadzone na placu budowy. Część powstałych mas ziemnych wbudowana zostanie w skarpy nasypów, natomiast reszta wywieziona zostanie na odkład przez uprawniony podmiot. Powstałe odpady zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Tab. 4 Przewidywane rodzaje odpadów, proponowany sposób magazynowania i zagospodarowania oraz szacowana ich ilość (podana w Mg, czyli megagramach) na etapie realizacji przedsięwzięcia



Rozbudowa drogi powiatowej nr 2926W Ostrzykowo – Nowa Wieś

Kod	Rodzaje odpadów	Proponowane miejsce i sposób magazynowania	Proponowany sposób zagospodarowania*	Szacowana ilość odpadów [Mg]
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R5 (jako surowiec wtórny do ponownego wykorzystania)	ok. 0,03
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	j.w.	j.w.	ok. 0,03
15 01 03	Opakowania z drewna	j.w.	j.w.	ok. 0,3
15 01 04	Opakowania z metali	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R4 (jako surowiec wtórny do ponownego wykorzystania)	ok. 0,06
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R5 (jako surowiec wtórny do ponownego wykorzystania)	ok. 0,06
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	j.w.	j.w.	ok. 0,03
15 01 09	Opakowania z tekstyliów	j.w.	j.w.	ok. 0,06
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R4- R5 (jako surowiec wtórny do ponownego wykorzystania) lub D5 odpadów składowanie na składowiskach w sposób celowo zaprojektowany	ok. 0,06
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe, nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	D5 składowisko w sposób celowo zaprojektowany	ok. 0,09
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02*)	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	D5 składowisko w sposób celowo zaprojektowany	ok. 0,03
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	Luzem lub drobny gruz w kontenerze ustawionym na terenie zaplecza budowy	R5 (jako surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych)	ok. 30
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	Kontener ustawiony na terenie zaplecza budowy	R5 (jako surowiec wtórny do produkcji materiałów budowlanych)	ok. 20,3



Rozbudowa drogi powiatowej nr 2926W Ostrzykowo – Nowa Wieś

Kod	Rodzaje odpadów	Proponowane miejsce i sposób magazynowania	Proponowany sposób zagospodarowania*	Szacowana ilość odpadów [Mg]
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03*	Tymczasowe odkłady na terenie budowy	R5 zagospodarowanie mas ziemnych o odpowiednich właściwościach geotechnicznych w ramach inwestycji drogowych	ok. 2,9
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	Kontenery ustawione na terenie zaplecza budowy	D1 obojętne składowanie w gruncie lub na powierzchni ziemi	ok. 0,12

Objaśnienia:

*Procesy odzysku, zgodnie z załącznikiem nr 1 oraz procesy unieszkodliwiania zgodnie z załącznikiem 2 do ustawy o odpadach:

R3 Recykling lub odzysk substancji organicznych, które nie są stosowane, jako rozpuszczalniki (włączając kompostowanie i inne biologiczne procesy przekształcania)

R4 Recykling lub odzysk metali i związków metali

R5 Recykling lub odzysk innych materiałów nieorganicznych części (włączając oczyszczanie gruntu prowadzące do odzysku gruntu i recykling nieorganicznych materiałów budowlanych).

R 9 Powtórna rafinacja lub inne sposoby ponownego użycia olejów

D1 Składowanie na gruncie lub na powierzchni ziemi (np. składowiska itp.)

D5 Składowanie na składowiskach w sposób celowo zaprojektowany (np. umieszczanie w uszczelnionych oddzielnych komorach, przykrytych i izolowanych od siebie i od środowiska itd.).

Podczas fazy eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady:

- 02 01 03 – odpadowa masa roślinna – ok. 1,5 Mg/rok,
- 15 02 03 – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze – ok. 0,3 Mg/rok,
- 16 81 01* – odpady wykazujące własności niebezpieczne – powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – ok. 1,5 Mg/rok,
- 16 81 02 – odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01 – ok. 1,5 Mg/rok,
- 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów – ok. 0,9 Mg/rok.

Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

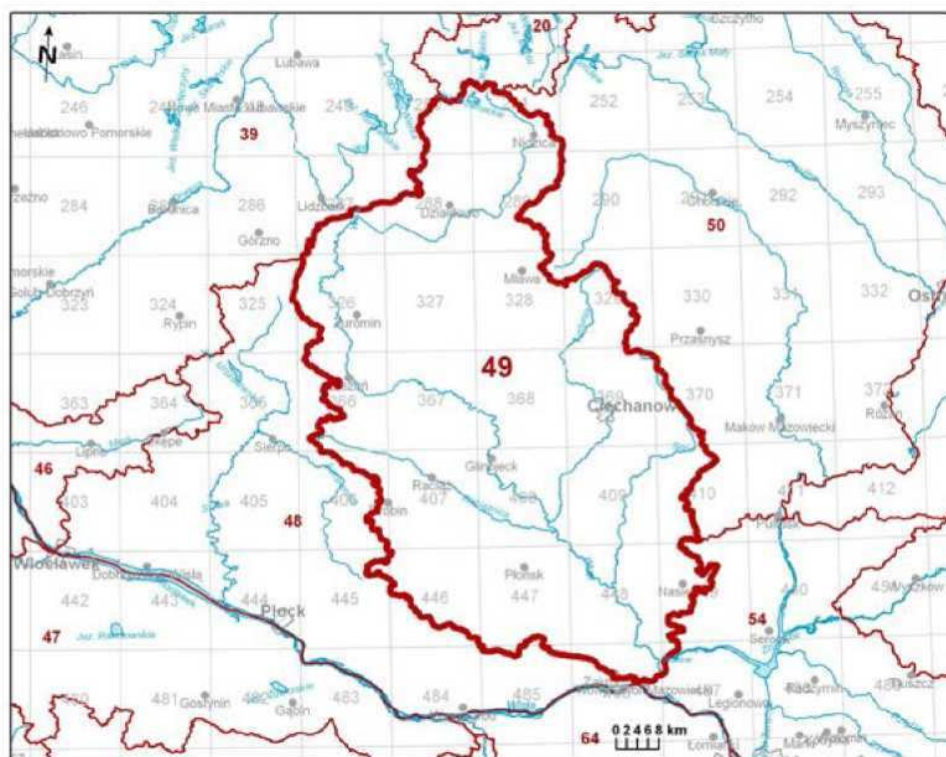
13. Informacja o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko



W ramach realizacji inwestycji zostanie wykonana rozbiórka istniejącej nawierzchni drogi oraz rozbiórka ogrodzeń kolidujących z projektowaną rozbudową.

14. Analiza oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan wód powierzchniowych i podziemnych

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW200017265749 oraz na terenie Jednolitej Części Wód Podziemnych o numerze 49 (kod europejski – PLGW200049).



Rys. 4 Mapa z lokalizacją JCWPd

Rozbudowa drogi powiatowej nr 2926W nie wpłynie negatywnie na dany obszar. Planowana inwestycja dotyczy drogi kategorii Z, dla której wody opadowe i roztopowe nie wymagają oczyszczenia. W związku z tym rozbudowa drogi powiatowej nie wpłynie na stan wód powierzchniowych i podziemnych oraz nie ograniczy korzystania z zasobów wodnych. Inwestycja nie będzie także negatywnie wpływać na osiągnięcie celów środowiskowych dla danych wód powierzchniowych i podziemnych.

Potencjalnym zagrożeniem na etapie realizacji dla ich jakości jest ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego wyciekami paliw z silników maszyn budowlanych wykorzystywanych przy budowie przedmiotowej inwestycji. W związku z powyższym



podczas budowy niezbędne jest posługiwanie się sprzętem i pojazdami sprawnymi technicznie. Ewentualne awarie powinny być natychmiast likwidowane, a zanieczyszczony grunt usunięty i przekazany do unieszkodliwienia. Na etapie eksploatacji zanieczyszczenia mogą powodować samochody przejeżdżające po drodze. Jednak wpływ ten nie ulegnie zwiększeniu względem stanu istniejącego.

Tab. 5 Charakterystyka JCWPd

JCWPd nr 49 kod: PLGW200049	
Województwo	mazowieckie, podlaskie
Region wodny	region wodny Środkowej Wisły
Dorzecze	Wisła
Główna zlewnia	Wkra (III)
Powierzchnia	5357,3 km ²
Zasoby wód podziemnych dostępne do zagospodarowania	259600 m ³ /d (9% wykorzystania zasobów)
Ogólna ocena stanu JCWPd	dobry

15. Uwagi końcowe

Obszar oddziaływania i realizacji inwestycji został przedstawiony w części rysunkowej, gdzie przedstawiono przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu.

Zakres realizacji inwestycji mieści się w granicach nowego pasa drogowego projektowanej drogi powiatowej nr 2926W.

Planowany termin rozpoczęcia prac budowlanych to II kwartał 2022 r.

Rafał Piotrowski

(podpis)

