

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na:

Przebudowie drogi gminnej nr 107223B Kuraszewo- Rzepiska w Gminie Czyże. Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie ewidencyjnym Kuraszewo na działkach: 126, 247/2, 96, 89/3, 184, 139, 196, 163, 749, 186, 747/2, 152, 193, 220/1, 162 i w obrębie ewidencyjnym Wólka na działkach: 2, 78, 87/2, 17, 60, 50, 1, 12, 21, 73/1, 75, 61, 56/1, 49.

1. Rodzaj, skala (np. zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia.

Przedmiotem inwestycji jest „Przebudowa drogi gminnej nr 107223B Kuraszewo- Rzepiska w Gminie Czyże.” zlokalizowanej w obrębie ewidencyjnym Kuraszewo i obrębie ewidencyjnym Wólka, jednostka ewidencyjna gmina Czyże, w powiecie hajnowskim, woj. podlaskie.

W ramach przedsięwzięcia planuje się:

- wykonanie robót przygotowawczych z ewentualną wycinką drzew kolidujących z projektowaną drogą, usunięcie krzewów i karczcy,
- przebudowę drogi gminnej nr 107223B polegającą na formowaniu i ewentualnym poszerzeniu korony drogi, przebudowie jezdni o nawierzchni zwirowej na jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 5,0 m do 5,5 m,
- przebudowę skrzyżowania projektowanej drogi gminnej z drogą powiatową DP 1620B,
- oczyszczenie rowów przydrożnych,
- remont istniejących przepustów pod zjazdami i pod drogą gminną,
- przebudowę istniejących zjazdów, na sąsiadujące z projektowaną drogą działki, na zjazdy o nawierzchni z mieszanki niezwiązanej,
- wykonanie poboczy umocnionych z mieszanki niezwiązanej,
- zabezpieczenie lub przebudowę kolidujących urządzeń towarzyszącej infrastruktury technicznej.
- wykonaniu robót wykończeniowych; m. in. umocnień i pokrycia warstwą ziemi urodzajnej (humusem) z obsianiem nasionami traw.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019r. poz. 1839 z późn. zm.) przedsięwzięcie to zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W myśl tego Rozporządzenia inwestycja kwalifikowana jest jako: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 – 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie ewidencyjnym Kuraszewo i obrębie ewidencyjnym Wólka, jednostka ewidencyjna gmina Czyże, na następujących działkach:

- obręb ewidencyjny Kuraszewo gmina Czyże:

- o **126, 247/2**- działki stanowiące pas drogowy drogi powiatowej nr 1620B,
- o **96, 89/3, 184, 139, 196, 163** - działki stanowiące pas drogowy dróg gminnych,
- o **749, 186, 747/2, 152, 193, 220/1, 162** - działki stanowiące własność prywatną

- obręb ewidencyjny Wólka gmina Czyże:

- o **2, 78, 87/2, 17, 60, 50** - działki stanowiące pas drogowy dróg gminnych,

o 1, 12, 21, 73/1, 75, 61, 56/1, 52, 49 - działki stanowiące własność prywatną

w powiecie hajnowskim, woj. podlaskie, od skrzyżowania drogi gminnej nr 107223B z drogą powiatową nr 1620B na odcinku ok. 3170 m.

W celu realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego niezbędne jest zajęcie części działek stanowiących pas drogowy drogi powiatowej. Ewentualne zajęcie działek prywatnych dotyczy konieczności remontu istniejących obiektów infrastruktury lub wykonania zjazdów na drogi boczne. Drzewa i krzewy, które są planowane do wycinki, zlokalizowane są na działkach pasa drogowego drogi gminnej i ich wycinka jest niezbędna do realizacji zadania. Podczas określania ilości drzew i krzewów, których wycinka jest niezbędna do realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego, kierowano się zapisami rozdziału 11 „Pasy zieleni” rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (T.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124.), zgodnie z którymi m.in. zieleń w pasie drogowym nie powinna zagrażać bezpieczeństwu uczestników ruchu, ograniczać wymaganego pola widoczności, skrajni drogi oraz utrudniać utrzymanie drogi, a także nie powinna powodować niszczenia nawierzchni drogi oraz nie utrudniać użytkowania chodników przez pieszych, w szczególności przez osoby niepełnosprawne.

Do wycinki przewidziano ok. 55 drzew. W przeważającej większości to drzewa o średnicy do 35 cm, przeważają jesiony wyniosłe, brzozy brodawkowate, sosny zwyczajne, olchy czarne i świerki pospolite. Ilość karczwy jest zasadniczo taka sama jak ilość drzew wycinanych, występują pojedyncze pnie po wcześniej usuniętych drzewach, które należy wykarczować. Drzewa będą wycinane z istniejących pasów drogowych drogi publicznych, gdzie już obecnie zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Podczas inwentaryzacji w terenie nie zaobserwowano drzew dziuplastych i z gniazdami ptaków. Drzewa przewidziane do wycinki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących ciągów komunikacyjnych oraz wśród zabudowań, gdzie odbywa się ruch pojazdów i ptaki mogą być płoszone. Nie można jednak wykluczyć, że wśród drzew przewidzianych do wycinki znajdują się drzewa, na których występują gniazda bądź dziuple.

Z uwagi na okres lęgowy ptaków wycinkę drzew zaleca się prowadzić poza okresem od 15 marca do 31 lipca. Jeżeli konieczne będzie prowadzenie wycinki w okresie od 15 marca do 31 lipca należy przed jej wykonaniem dokonać sprawdzenia czy występują gniazda ptaków oraz drzewa dziuplaste. Oceny powinien dokonać ornitolog. Jeżeli nie będą występowały gniazda ptaków lub drzewa dziuplaste można wykonać wycinkę drzew w okresie od 15 marca do 31 lipca.

Zgodnie z harmonogramem przygotowania i terminu realizacji projektu, przedmiotowa inwestycja przewidziana jest do realizacji w roku 2023. Na dzień dzisiejszy nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie terminu prowadzenia prac, ze względu na trwające procedury formalno-prawne mające na celu uzyskanie zgłoszenia robót budowlanych lub pozwolenia na budowę, bez których nie można rozpocząć realizacji inwestycji. Zakłada się, że przekazanie terenu budowy nastąpi w drugim lub trzecim kwartale 2023r.

W celu ochrony i zabezpieczenia istniejących drzew w okresie budowy, będą stosowane materiały do wykonania tymczasowej ochrony drzew, m. in. deski, wygradzenia, oznakowanie itp. W przypadku ewentualnego uszkodzenia drzew, będą użyte materiały pielęgnacyjne do drzew uszkodzonych.

1.2 Usytuowanie przedsięwzięcia – ze zwróceniem uwagi na możliwość zagrożenia środowiska- zwłaszcza

przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczenia się środowiska i odnawianie się zasobów naturalnych, walory przyrodnicze i krajobrazowe – uwzględniające:

- a) obszary wodno — błotne:
 - brak obszarów.
- b) obszary wybrzeży:
 - brak obszarów.
- c) obszary górskie lub leśne:
 - brak obszarów górskich
 - występują obszary leśne.
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:
 - brak obszarów.
- e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.0 Nr 92, poz. 880), oraz planowane obszary sieci NATURA 2000:
 - inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach Natura 2000
- j) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:
 - brak obszarów.
- g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:
 - inwestycja nie jest położona na obszarze chronionego krajobrazu.
- h) gęstość zaludnienia:
 - teren o użytkowaniu rolniczym, występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i gospodarcza.
- i) obszary przylegające do jezior:
 - brak obszarów.
- j) obszary ochrony uzdrowiskowej:
 - brak obszarów.

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

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

Przedsięwzięcie nie będzie stanowić uciążliwości dla mieszkańców nieruchomości zarówno w fazie realizacji jak i późniejszej eksploatacji. Zasięg oddziaływania inwestycji zaniknie się w granicach nieruchomości.
- b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Brak transgranicznego oddziaływania.
- c) wielkości i złożoności oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

Bezpośrednie oddziaływania będą miały zasięg lokalny i ograniczają się do terenu i okresu przebudowy drogi.
- d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Głównymi oddziaływaniami, związanymi z fazą budowy będą uciążliwości związane z hałasem pochodzącym z maszyn i urządzeń wykorzystywanych w procesie budowlanym.
- e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

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

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz informacja o dotychczasowym sposobie ich wykorzystania i pokrycia nieruchomości szatą roślinną.

Planowana inwestycja przebudowy drogi gminnej 107223B Kuraszewo– Rzepiska, gm. Czyże będzie realizowana na podstawie Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. 1994 Nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami). Powierzchnia zajętości terenu, przyjętego do realizacji zadania, wynosi około 5,6 ha. W wyniku realizacji inwestycji obecne wykorzystanie terenu zmieni się w niewielkim stopniu- istniejący pas drogowy zagospodarowany zostanie infrastrukturą drogową. Przebudowa drogi gminnej spowoduje polepszenie infrastruktury drogowej co pozwoli na ograniczenie negatywnych skutków środowiskowych od prowadzonego ruchu pojazdów (zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego, emisji zanieczyszczeń) oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Na nieruchomościach objętych przedsięwzięciem oprócz zagospodarowania charakterystycznego dla pasów drogowych, występują zakrzewienia i zadrzewienia. Na terenach sąsiadujących z planowanym przedsięwzięciem występuje szata roślinna typowa dla terenów rolnych i lokalnie leśnych.

3. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia).

Stan istniejący drogi.

W stanie istniejącym, w obrębie opracowania, droga gminna nr 107223B położona jest w terenie niezabudowanym w gminie Czyże.

Droga gminna 107223B posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 5,5 m do 6,0 m na odcinku ok. 160 m z obustronnymi poboczami gruntowymi o zmiennej szerokości. Na pozostałej części analizowanego odcinka drogi występuje jezdnia o nawierzchni gruntowej z obustronnymi poboczami gruntowymi o zmiennej szerokości. Na całym odcinku drogi występują obustronne rowy przydrożne w stanie zadowalająco-płytkie, zanieczyszczone, porośnięte roślinnością, o nieregularnym przekroju, wymagające oczyszczenia i udroźnienia.

Pas drogowy posiada szerokość od 14,3 m do 19,0 m. Część pasa drogowego pokryta jest humusem, w zakresie rowów przydrożnych występują drzewa i krzewy.

Zjazdy do działek występują jako nieutwardzone.

Nie występuje infrastruktura przeznaczona do ruchu pieszych i rowerzystów.

W pasie drogowym zlokalizowany jest wodociąg, napowietrzna sieć elektroenergetyczna i doziemny kabel telekomunikacyjny.

W zakresie opracowania występuje jedno skrzyżowanie z drogą publiczną: DP 1620B. Droga powiatowa posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,5 m - 7,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami przydrożnymi. Zjazdy do posesji występują jako utwardzone i nieutwardzone.

Infrastruktura techniczna

W liniach rozgraniczających drogi gminnej i w jej sąsiedztwie znajdują się następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

o wodociąg,

o napowietrzna sieć elektroenergetyczna,

o napowietrzna sieć telekomunikacyjna,

Projektuje się następujące roboty budowlane:

- wykonanie robót przygotowawczych z ewentualną wycinką drzew kolidujących z projektowaną drogą, usunięcie

krzewów i karczcy,

- przebudowę drogi gminnej nr 107223B polegającą na formowaniu i ewentualnym poszerzeniu korony drogi, przebudowie jezdni o nawierzchni żwirowej na jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 5,0 m do 5,5 m,
- przebudowę skrzyżowania projektowanej drogi gminnej z drogą powiatową DP 1620B,
- oczyszczenie rowów przydrożnych,
- remont istniejących przepustów pod zjazdami i pod drogą gminną,
- przebudowę istniejących zjazdów, na sąsiadujące z projektowaną drogą działki, na zjazdy o nawierzchni z mieszanki niezwiązanej,
- wykonanie poboczy umocnionych z mieszanki niezwiązanej,
- zabezpieczenie lub przebudowę kolidujących urządzeń towarzyszącej infrastruktury technicznej.
- wykonaniu robót wykończeniowych; m. in. umocnień i pokrycia warstwą ziemi urodzajnej (humusem) z obsianiem nasionami traw.

Dokładna technologia wykonywania prac budowlanych zostanie określona w dalszym etapie prac nad dokumentacją projektową. Technologię robót przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy.

Roboty rozbiórkowe wykonywane będą mechanicznie i ręcznie. Materiały z rozbiórki przewiezione zostaną do utylizacji lub przerobu wtórnego (recyklingu) poprzez specjalne firmy bądź na specjalne składowisko materiałów odpadowych.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Przedstawiono dwa warianty przebudowy drogi gminnej.

Wariant 1

Projekt przewiduje przebudowę drogi gminnej nr 107223B na odcinku od o skrzyżowania z drogą powiatową nr 1620B na odcinku ok. 3,7 km

Wariant 2

Wariant nieinwestycyjny. W wariantcie tym pozostawiono stan istniejący bez zmian tj. bez przebudowy jezdni drogi gminnej. Rozwiązanie takie powoduje zachowanie dotychczasowych ciągów komunikacyjnych w gminie Czyże w stanie dotychczasowym. Wariant taki nie wpłynie korzystnie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Poprawie nie ulegną warunki prowadzenia ruchu samochodowego (płynność jazdy, cykle rozpędzania i hamowania, zużycie elementów zawieszenia pojazdów) w obszarze położonym w bliskości terenów leśnych o wysokiej wartości przyrodniczej i kulturowej. W takim rozwiązaniu nie ma ingerencji w środowisko naturalne, wycinki drzew i krzaków, usunięcia warstwy humusu.

Wariantem najkorzystniejszym dla bezpieczeństwa ruchu i środowiska naturalnego jest przyjęty przez Zamawiającego wariant inwestycyjny przebudowy drogi gminnej nr 107223B w gminie Czyże. Projektowana inwestycja podniesie poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu, zmniejszy w szerszej perspektywie koszty ekonomiczne i środowiskowe wynikające z ruchu samochodowego. Pomiedzy miejscowościami powstanie infrastruktura drogowa wysokim standardzie, co poprawi dostępność komunikacyjną w gminie Czyże oraz posesji zlokalizowanych przy drodze gminnej, a w konsekwencji wpłynie na podniesienie komfortu życia mieszkańców oraz zmniejszy koszty eksploatacji i zużycia pojazdów. Omawiana inwestycja zakłada przebudowę już istniejącej drogi oraz oczyszczenie rowów przydrożnych przy niej zlokalizowanych, bez zwiększania obszaru objętego infrastrukturą drogową, w związku z czym szkody środowiskowe wynikające z procesu budowy będą ograniczone.

5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

FAZA REALIZACJI

W fazie realizacji zużycie energii elektrycznej, wody czy materiałów budowlanych będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej.

W fazie budowy, do wykonania nawierzchni zostaną wykorzystane kruszywa, które będą pozyskane z koncesjonowanych źródeł oraz masy mineralno-asfaltowe, spełniających wymagania ochrony środowiska oraz elementy prefabrykowane.

Ilości paliwa do środków transportu i maszyn drogowych w trakcie realizacji robót budowlano-montażowych będą standardowe dla tego rodzaju prac budowlanych.

W fazie budowy, do wykonania nawierzchni i prefabrykatów zostaną wykorzystane kruszywa, które będą pozyskane z koncesjonowanych źródeł oraz masy mineralno-asfaltowe, prefabrykaty budowlane wytwarzane w przeznaczonych do tego wytwórniach, spełniających wymagania ochrony środowiska.

ETAP EKSPLOATACJI:

Faza eksploatacji będzie pociągała za sobą wykorzystanie następujących materiałów:

- materiały do utrzymania oznakowania poziomego (farby, itd.) – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych,
- materiały do utrzymania oznakowania pionowego i elementów bezpieczeństwa ruchu (znaki drogowe, słupki, itp.) – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych (zniszczenia głównie w wyniku kolizji),
- inne materiały niezbędne do utrzymania drogi w należyтым stanie technicznym – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych.

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

.a) na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- poziom emitowanego hałasu na etapie budowy z uwagi na konieczną pracę maszyn i urządzeń będzie wyższy od hałasu wynikającego z użytkowania okolicznych dróg i terenów leśnych; po zrealizowaniu budowy poziom hałasu wróci do wartości obecnych lub się zmniejszy, ze względu na nową nawierzchnię drogi gminnej;
- czas budowy oraz prace rozbiórkowe skrócone zostaną do niezbędnego minimum;
- prace budowlane prowadzone będą wyłącznie w porze dnia w godzinach od 6:00 do 22:00 poza wyjątkiem w postaci elementów obiektów wymagających ciągłości prac;
- technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszelkie polskie normy budowlane;
- sama technologia budowy redukuje ilość powstawania odpadów; niewielkie ich ilości poddawane będą segregacji i składowaniu w wydzielonym miejscu (ograniczony kontakt z gruntem i ciekami wodnymi) w szczelnych kontenerach i wyraźnie oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione firmy posiadające stosowne zezwolenia;
- wytwarzanie prefabrykatów budowlanych odbywać się będzie w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska i położonych poza obszarem wykonywanych prac; wszystkie klasy betonu wytwarzane będą przez firmy prowadzące usługi w tym zakresie i dostarczane na plac budowy za pomocą sprawnych i przystosowanych do tego celu środków transportu;
- materiały budowlane sypkie zabezpieczone zostaną przed pyleniem i wyflukiwaniem, transportowane będą pojazdami z zamkniętą przestrzenią ładunkową,
- materiały rozbiórkowe zostaną wywiezione i zagospodarowane zgodnie z Ustawą o odpadach;
- maszyny budowlane wykorzystywane w czasie prac, wyposażone będą w osłony akustyczne, sprawne układy

wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania;

- w przypadku wycieku płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń, zapewnione zostaną odpowiednie środki zapobiegania, jak: trociny, piasek, słoma, szmaty;
- ewentualne prace serwisowe sprzętu prowadzone będą w sposób ograniczający możliwość wycieku płynów eksploatacyjnych z pojazdów tylko w miejscach do tego przeznaczonych;
- bieżące sprawdzanie stanu urządzeń podczas budowy;
- prawidłowe usytuowanie placu budowy i zaplecza technicznego oraz prawidłowa organizacja robót zminimalizują ewentualne negatywne oddziaływania;
- zaplecze budowy w tym toalety dla pracowników zlokalizowane zostaną w prawidłowy sposób oraz będą opróżniane sukcesywnie przez specjalistyczne firmy posiadające stosowne zezwolenia;

.b) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- inwestycja ma na celu przebudowę drogi o nawierzchni żwirowej do drogi o wyższym standardzie i nawierzchni utwardzonej;
- wykonanie jezdni, wpłynie korzystnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- budowa drogi wpłynie na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu, płynność ruchu pojazdów w sieci dróg gminy Czyże, miejscowości Kuraszewo, Rzepiska i okolic, a co za tym idzie zmniejszą się negatywne oddziaływania ruchu drogowego na środowisko.

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

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych.

Ścieki bytowe przetrzymywane będą tymczasowo w zorganizowanych dla pracowników toaletach w zamkniętym systemie kontenerowym, zlokalizowanych w prawidłowy sposób tj. z dala od istniejących cieków wodnych oraz będą opróżniane sukcesywnie przez specjalistyczne firmy posiadające stosowne zezwolenia. Trudno określić jaki będzie potencjał wykonawcy, możliwa jest zmienna ilość osób pracujących na budowie w związku z tym nie możliwe jest określenie ilości ścieków bytowych. Ilość ścieków bytowych nie będzie wymagała wykonania dodatkowej infrastruktury na czas budowy.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych.

Technologie stosowane przy realizacji przedsięwzięcia nie generują ścieków technologicznych.

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych.

W fazie budowy wody opadowo-roztopowe będą odprowadzane z korpusu drogi i obiektów metodą powierzchniowego spływu na zasadach ogólnych jak dotychczas.

W fazie eksploatacji wody opadowe zostaną odprowadzone do oczyszczonych rowów przydrożnych, a następnie do naturalnych odbiorników. Wody opadowe i roztopowe zostaną zagospodarowane w zakresie projektowanego pasa drogowego.

d) rodzaje i ilości emitowanych substancji do powietrza.

Czynnikami determinującymi zagrożenie jakości powietrza będą wyłącznie spaliny powstające podczas ruchu komunikacyjnego pojazdów. Podczas realizacji inwestycji spaliny od ruchu ciężkiego sprzętu budowlanego a podczas eksploatacji inwestycji od ruchu samochodów osobowych i ciężarowych. Źródłem zmian jakości powietrza podczas realizacji, wynikających z emisji spalin komunikacyjnych będą głównie samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane na teren budowy i odbierające odpady budowlane oraz ciężki sprzęt montażowy oraz ciężki sprzęt drogowy. Będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i całkowicie odwracalne. Także do krótkotrwałych emisji spalin komunikacyjnych o charakterze niezorganizowanym i czasie, dochodziło będzie także podczas eksploatacji, które

związane będą z nieuniknionym ruchem komunikacyjnym.

Na skutek ruchu pojazdów lub pracy silnika na biegu jałowym dostają się do powietrza substancje tj.: tlenki azotu (NOx), tlenek węgla (CO), węglowodory (CnHm), benzen, aldehydy i pył. Bezpośrednim źródłem zanieczyszczeń powietrza spalinami jest: układ wylotowy, skrzynia korbowa oraz układ zasilania w paliwo. Wraz ze spalinami pojazdów poruszających się z małą prędkością (10 - 30 km/h) następuje maksymalna emisja tlenku węgla CO, zaś dwutlenek azotu NO2 emitowany jest w nieco mniejszych ilościach stosunku do pracy silnika przy prędkości rozwiniętej. Podczas manewrowania również nieznaczna emisja węglowodorów alifatycznych ze skrzyń korbowych pojazdów.

e) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami.

Opadem powstającym w trakcie budowy są elementy z rozbiórki, ich ilości wyniosą ok. 60m³. Pozostałe to m.in.: odpady opakowaniowe z makulatury, odpadki żywności, papier, opakowania kartonowe i z tworzyw sztucznych, szkło, tkaniny, środki higieny osobistej, pozostałości środków myjących oraz nie segregowane odpady podobne do komunalnych. Odpady budowlane i inne niż budowlane w tym niebezpieczne powstające podczas realizacji i eksploatacji inwestycji zbierane będą w sposób selektywny w ustawionych na suchym podłożu kontenerach np.: typu HM 10 lub KZ-7, następnie będą przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenia;

f) źródła emisji hałasu.

W ramach realizacji inwestycji nie przewiduje się, aby dochodziło do ponadnormatywnych oddziaływań na stan akustyczny. Hałas związany z procesem budowlanym będzie hałasem lokalnym i krótkotrwałym ze względu na swoje czasowe oddziaływanie. Emisja hałasu związana z prowadzoną budową i pracą maszyn budowlanych jest ściśle powiązana z czasem realizacji inwestycji i ma charakter okresowy. Ewentualne oddziaływania na etapie realizacji, będą stopniowo ulegać zanikaniu, w związku z postępującymi pracami budowlanymi. Nie wystąpi również negatywne oddziaływanie na powietrze, wody powierzchniowe i podziemne, gleby oraz środowisko przyrodniczo-krajobrazowe, w tym świat zwierzęcy i roślinny.

Podczas eksploatacji obiektu do źródeł emisji hałasu pośrednich i bezpośrednich na terenie inwestycji można zaliczyć jedynie ruch samochodowy i rowerowy. Oddziaływania te będą miały charakter bardzo mało znaczący i zmienny wynikający z przemieszczania się pojazdów po istniejącym układzie komunikacyjnym. Nie spowoduje to oddziaływań ponadnormatywnych, można także mówić o braku kumulowania się oddziaływań. Dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia i w porze nocy dla omawianego terenu zostaną dotrzymane. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na zmianę stanu akustycznego środowiska najbliższego otoczenia, po zrealizowaniu budowy poziom hałasu nie wzrośnie lub ulegnie redukcji.

g) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

- koparko-ładowarki;
- wibromłoty;
- spycharki;
- dźwigi;
- walce drogowe;
- urządzenia wibracyjne do zagęszczania mas ziemnych;
- samochody samowyladowcze;
- ręczny sprzęt mechaniczny.

Dla potrzeb inwestycji konieczne będzie zastosowanie ww. maszyn i urządzeń w ilości od jednej do kilku sztuk (każdego z urządzeń). Wykorzystywany sprzęt będzie sprawny technicznie, inwestor będzie dbał o jego należyte użytkowanie w celu ograniczenia potencjalnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.

h) ryzyko wystąpienia poważnej awarii:

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii jest znikome, ponieważ inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć

stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2013, poz. 1479).

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie ujawni się w postaci negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Przewidywany lokalny zasięg oddziaływania (ograniczający się do terenów sąsiadujących z analizowaną inwestycją) nie będzie miał wpływu na środowisko poza granicami kraju.

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

Najbliżej położonymi obszarami chronionymi są:

Obszar chronionego krajobrazu- Puszcza Białowieska- położony w odległości około 3,9 km w kierunku wschodnim w linii prostej od najdalej wysuniętego punktu opracowania;

Obszar chronionego krajobrazu- Dolina Narwi- położony w odległości około 7,7 km w kierunku północnym w linii prostej od najdalej wysuniętego punktu opracowania;

Natura 2000 Obszary Specjalnej Ochrony- Dolina Górnej Narwi PLB200007 położony w odległości około 4,4 km w kierunku północnym w linii prostej od najdalej wysuniętego punktu opracowania;

Natura 2000 Obszary Specjalnej Ochrony- Puszcza Białowieska PLC200004 położony w odległości około 4,7 km w kierunku wschodnim w linii prostej od najdalej wysuniętego punktu opracowania;

Natura 2000 Specjalne Obszary Ochrony- Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010- położony w odległości około 4,4 km w kierunku północnym w linii prostej od najdalej wysuniętego punktu opracowania;

Natura 2000 Specjalne Obszary Ochrony- Puszcza Białowieska PLC200004- położony w odległości około 4,7 km w kierunku wschodnim w linii prostej od najdalej wysuniętego punktu opracowania;

Mapy zagrożenia powodziowego oraz mapy ryzyka powodziowego, które zostały zweryfikowane i ostatecznie opublikowane na stronach www. Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej (Hydroportal) swoim zakresem nie obejmują terenu projektowanego przedsięwzięcia jako obszar zagrożenia i ryzyka powodziowego.

Inwestycja ze względu na oddziaływanie lokalne nie będzie miała wpływu na najbliższe tereny chronione.

Pozostałe formy ochrony przyrody (tj. parki narodowe, parki krajobrazowe, itd.) znajdują się również poza zasięgiem oddziaływania inwestycji.

Z uwagi na niewielką skalę przedsięwzięcia jego przeznaczenie oraz rozwiązania chroniące środowisko zastosowane podczas realizacji i eksploatacji inwestycji wyklucza się możliwość negatywnego wpływu na ww. obszary.

Przyjęte rozwiązania, zawierają elementy ograniczające negatywny wpływ na środowisko. Realizacja przedsięwzięcia zapewnia ochronę środowiska i zdrowia ludzi, poprzez racjonalne kształtowanie środowiska i gospodarowanie jego zasobami, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Oddziaływania będą miały charakter lokalny i ograniczą się do terenu i okresu prac związanych z przebudową drogi gminnej.

Wskazane w powyższej analizie cechy i parametry techniczne planowanego przedsięwzięcia wskazują, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia istniejących obecnie warunków środowiska zarówno w trakcie jego realizacji oraz późniejszej eksploatacji.

Inwestycja nie będzie miała wpływu na obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszary te nie występują w sąsiedztwie planowanej budowy.

10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

Nie dotyczy. Projektowane drogi nie będzie wchodzić w skład transeuropejskiej sieci drogowej.

11. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące 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 z planowanym przedsięwzięciem.

Nie dotyczy.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii jest znikome, ponieważ inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016r. 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 decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. 2016 poz. 138).

13. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Odpadem powstającym w trakcie budowy są elementy z rozbiórki, ich ilości wyniosą ok. 60m³. Pozostałe to m.in.: odpady opakowaniowe z makulatury, odpadki żywności, papier, opakowania kartonowe i z tworzyw sztucznych, szkło, tkaniny, środki higieny osobistej, pozostałości środków myjących oraz nie segregowane odpady podobne do komunalnych. Odpady budowlane i inne niż budowlane w tym niebezpieczne powstające podczas realizacji i eksploatacji inwestycji zbierane będą w sposób selektywny w ustawionych na suchym podłożu kontenerach np.: typu HM 10 lub KZ-7, następnie będą przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenia.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nastąpią niewielkie prace rozbiórkowe, polegające na rozebraniu istniejących nawierzchni dróg i rozebraniu przepustów. Przewidywane ilości materiału z rozbiórek wyniosą ok. 60m³.

15. Wnioski i zalecenia.

- Do dalszych prac projektowych rekomendujemy **wariant realizacyjny 1 określony przez Zamawiającego**,
- Ziemię urodzajną zdjętą w początkowym okresie realizacji należy składować w regularnych przyzmachach oraz zabezpieczyć przed erozją, przemieszczaniem z innymi rodzajami gruntu, najeżdżaniem przez pojazdy
- Roboty budowlane należy prowadzić w porze dziennej.
- Drzewa, które pozostają i nie będą wycinane należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. W celu ochrony i zabezpieczenia istniejących drzew w okresie budowy, będą stosowane materiały do wykonania tymczasowej ochrony drzew, m. in. deski, wygradzenia, oznakowanie itp. W przypadku ewentualnego uszkodzenia drzew, będą użyte materiały pielęgnacyjne do drzew uszkodzonych.

}