

BURMISTRZ MIASTA KOLNO

18-500 KOLNO
ul. Wojska Polskiego 20
tel. (086) 278 21 33

RG.6220.6.2022.AR

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG

04/310/2022

05.08.2022

Kolno, 2022-08-05

DECYZJA WPŁYNEŁO

Na podstawie art. 71 ust.1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 i art. 85 ust.1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 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. z 2022r., poz. 1029 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 roku, poz. 1839 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021r. poz. 735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Kolneńskiego reprezentowanego przez Pana Grzegorza Kulągowskiego – Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg w Kolnie, ul. Wojska Polskiego 48, 18-500 Kolno oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Dyrektora Zarządu Zlewni w Giżycku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kolnie

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 1880 B Kolno (ul. M. Konopnickiej) – Górskie” na działkach nr geod. 96/1, obręb miasto Kolno oraz nr geod. 71, 75, 87 oraz 132, obręb Stary Gromadzyn.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 9 maja 2022 roku (uzupełniony 30 maja 2022 roku) Powiat Kolneński reprezentowany przez Pana Grzegorza Kulągowskiego – Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg w Kolnie, ul. Wojska Polskiego 48, 18-500 Kolno zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 1880 B Kolno (ul. M. Konopnickiej) – Górskie” na działkach nr geod. 96/1, obręb miasto Kolno oraz nr geod. 71, 75, 87 oraz 132, obręb Stary Gromadzyn. Burmistrz Miasta Kolno zapewniając przeprowadzenie etapu screeningu i scopingu wystąpił o wydanie opinii, co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kolnie, do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz do organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 w/w ustawy). Przedmiotowa inwestycja zgodnie z §3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839 ze zm.) jest zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których może być wymagane sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem znak WST II.4220.106.2022.MM z dnia 23 czerwca 2022 roku stwierdził, iż dla powyższego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Stwierdzono, że eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie stanowiła żadnej uciążliwości. Oddziaływanie inwestycji będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania). Po przeanalizowaniu całości zgromadzonego materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uznano, że odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest uzasadnione. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w opinii wskazał konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków:

1. Prace w zakresie przebudowy drogi prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00.
2. Maksymalnie skrócić czas budowy poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych.
3. Oznakować i zabezpieczyć miejsca prowadzenia robót przed dostępem osób nieupoważnionych.
4. Teren budowy wyposażać w pojemniki z sorbentem oraz ze środkami do neutralizacji na wypadek zaistnienia ewentualnych sytuacji awaryjnych.
5. Podczas prowadzenia prac budowlanych wyznaczyć miejsca parkowania maszyn budowlanych na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.
6. Zapewnić właściwą organizację pracy oraz utrzymywać porządek podczas prac budowlanych.
7. Stosować maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe, które powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 kwietnia 2014r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2014r. poz.588).
8. Wyłączać silniki pojazdów w przypadku awarii czy dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy.
9. Stosować przywożone, gotowe mieszanki, eliminując w ten sposób mieszanie kruszyw na terenie budowy.
10. Materiały sypkie przywozić i magazynować w sposób ograniczający emisję wtórną poprzez oplandekowanie naczep i przyczep.
11. Drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót nie podlegające wycince należy zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami pni przez sprzęt mechaniczny.
12. W przypadku drzew zasiedlonych przez ptaki objęte ochroną gatunkową, usunięcie jest możliwe poza okresem lęgowym (od 16 października do końca lutego) i konieczne będzie uzyskanie zezwolenia regionalnego dyrektora ochrony środowiska na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków objętych ochroną prawną (art.56 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U.2022.916 j.t.)).
13. Z uwagi na konieczność wycinki dużej ilości drzew, zgodnie z art.83c ust.3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.U.2022.916 t.j.) wskazane jest zastosowanie nasadzeń zastępczych.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kolnie pismem znak NZ.7040.26.2022 z dnia 1 lipca 2022 roku nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia. W ocenie organu sanitarnego przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu zarówno na środowisko, jak też na zdrowie i życie ludzkie. Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na zmianę stanu akustycznego środowiska najbliższego otoczenia, może jedynie zmniejszyć emisję hałasu w związku z poprawą jakości nawierzchni jezdni, wykonanej w oparciu o nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne. Niniejsze przedsięwzięcie nie będzie miało transgranicznego charakteru oddziaływania. W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie występują obszary prawnie chronione.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Giżycku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem znak: BI.ZZŚ.3.4360.112.2022.AS z dnia 28 czerwca 2022 roku (data wpływu 01.07.2022) nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko. W ocenie organu, biorąc pod uwagę skalę, charakter oraz usytuowanie przedsięwzięcia, a także planowane do zastosowania rozwiązania chroniące środowisko, analizowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie negatywnie oddziaływać na stan jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) i podziemnych (JCWPd), a także nie będzie kolidować z realizacją określonych celów środowiskowych.

W dniu 18 lipca b.r. Burmistrz Miasta Kolno zawiadomił strony o zebraniu wszystkich dowodów i materiałów do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowana inwestycja jest inwestycją celu publicznego polegającą na rozbudowie i przebudowie drogi powiatowej nr 1880B ulica Marii Konopnickiej – Górskie o długości ok. 1,6 km. W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada nawierzchnię drogi asfaltową o szer. 5,0 m wraz z poboczami gruntowym. Na długości ciągu komunikacyjnego pas drogowy zlokalizowany jest częściowo w terenie zabudowanym, tj. zabudowa jednorodzinna oraz częściowo w terenie niezabudowanym, tj. teren łąk i pastwisk.

Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci sąsiadujących łąk, pastwisk, niewielkich zalesień oraz zatrawionych poboczy, zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa częściowo zlokalizowane w pasie drogowym. Zjazdy o nawierzchni nieutwardzonej. Odwodnienie powierzchniowe na teren przyległy do korpusu drogi.

Planowany jest montaż krawężników betonowych na granicy jezdni i ścieżki rowerowej oraz na granicy jezdni i chodnika. Nie przewiduje się ingerencji w systemy korzeniowe korytowaniem pod pobocza. Roboty będą polegać na zdjęciu warstwy humusu na odkład, który następnie zostanie wbudowany w skarpy. Przewiduje się pobocza z kruszywa łamanego o grubości warstwy 20 cm i częściowo o grubości 100 cm.

Podstawowe dane projektowe:

- klasa drogi: Z,
- kategoria ruchu: KR2,
- długość: około 1,6 km,
- szerokość jezdni: 6,0 m,
- szerokość poboczy: 0,5 m i 1,0 m
- szerokość chodnika: 1,5 m i 2,0 m
- szerokość ścieżki rowerowej 2,0 m
- szerokość zjazdów: 4,0m.

Planowane jest jedynie odtworzenie rowów przydrożnych. Rowy będą profilowane tak aby nie naruszać korzeni drzew przeznaczonych do pozostawienia.

Podstawowe dane o powierzchni planowanych elementów dróg są następujące:

- powierzchnia jezdni bitumicznych – około 9 600 m²
- pozostałe powierzchnie utwardzone – około 11 900 m², w tym:
 - pobocza – około 2 400 m²,
 - zjazdy – około 700 m²
 - chodniki – około 5 600 m²
 - ścieżka rowerowa – około 3 200 m².

Teren inwestycji to istniejąca droga, tak więc obszar już przekształcony, dominują tu ruderalne zbiorowiska przydrożne – na skarpach i w rowach. W otoczeniu inwestycji nie występują drobne zbiorniki wodne. Teren inwestycji w części graniczy z lasem gospodarczym z podszytem. Z inwestycją graniczą także gospodarstwa.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wycinkę drzew w ilości 59 sztuk, zestawionych w tablicy 1 karty Informacyjnej Przedsięwzięcia. W ramach odbudowy środowiska planuje się wykonać nasadzenia zastępcze w ilości 59 sztuk drzew gatunku klon zwyczajny o pierśnicy 10 cm. Usunięcie drzew kolidujących z inwestycją wymaga uzyskania

zezwolenia.

W celu zapobiegania zagrożeniom zanieczyszczeniami przewidziano następujące rozwiązania:

- Zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe nie będą lokalizowane na terenie budowy ani w bezpośredniej bliskości.
- Na terenie budowy może być zlokalizowany kontener Kierownika Budowy, kontener socjalny pracowników oraz przewoźna toaleta i zlokalizowane będą na terenie działki, będącej własnością Inwestora. Nieczystości z zaplecza budowy będą w zamkniętych zbiornikach, usuniętych z placu budowy po jej zakończeniu. Utylizację przeprowadzi uprawniona jednostka zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Samochody ciężarowe będą tankowane w stacjach paliw. Maszyny robocze zostaną dostarczone na budowę zatankowane.
- W trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów. Materiały rozbiórkowe oraz inne nieprzydatne do wbudowania wywiezione będą poza obszar budowy.
- W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny.
- Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych.
- 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.
- 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. Ponadto 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 pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie jedynie na stacjach paliw.
- Drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i deskami. Ewentualne prace w obrębie systemu korzeniowego drzew należy prowadzić ręcznie.

Ustalono też, że w przedmiotowym przypadku nie zachodzą szczegółowe uwarunkowania nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określone w art. 63 ust. 1 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. Stwierdzono, co następuje:

- Planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać,
- W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą wykorzystywane zasoby naturalne,
- Przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej.

Realizacja przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i

odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

W efekcie krótko- jak i długoterminowym inwestycja nie ma jakiegokolwiek wpływu na klimat, gdyż po zakończeniu robót użyte materiały nie emitują gazów cieplarnianych i nie wpływają na jakość gleb.

W chwili obecnej droga jest już wpisana w krajobraz oraz zagospodarowanie terenu, tak więc nie zmieni położenia, ani nie wpłynie na zmiany zagospodarowania.

Obszar działania planowanego przedsięwzięcia zlokalizowano poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położone tereny nienależące do obszaru Natura 2000 to:

- Obszar Chronionego Krajobrazu: „Równina Kurpiowska i Doliny Dolnej Narwi”, o powierzchni 48 793,38 ha, położona na terenie powiatu łomżyńskiego, Łomża, kolneńskiego, w gminie Turośl (wiejska), Miastkowo (wiejska), Zbójna (wiejska), Piątница (wiejska), Nowogród (miejsko-wiejska), Łomża (miejska), Mały Płock (wiejska), Kolno (wiejska), Łomża (wiejska), w odległości ok. 5,0 km

- Obszar Specjalnej Ochrony: „Dolina Pisy” o powierzchni 3 223,21 ha, położony na terenie powiatu łomżyńskiego, kolneńskiego w gminie Turośl (wiejska), Zbójna (wiejska), Nowogród (miejsko-wiejska), Mały Płock (wiejska), Kolno (wiejska), w odległości ok. 5,0 km

- Obszar Specjalnej Ochrony: „Puszcza Piska” o powierzchni 172 802,21 ha, położona na terenie powiatu Olsztyńskiego, Piskiego, Ostrołęckiego, Szczycieńskiego, Mrągowskiego, Kolneńskiego w gminie Sorkwity, Świętajno, Łyse, Pisz, Mikołajki, Biskupiec, Dzwierzuty, Rozogi, Ruciane Nida, Turośl, Szczytno, Mrągowo, Piecki, Orzysz, Kolno, w odległości ok. 6,0 km.

Za realizacją planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przemawiają czynniki środowiskowe, społeczne i ekonomiczne.

Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022r., poz. 1029 ze zm.), jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Z uwagi na niewielki zakres przedsięwzięcia oraz znaczne oddalenie od granic państwa, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

Przedsięwzięcie nie będzie też oddziaływać negatywnie na jednolite części wód podziemnych i powierzchniowych, a także nie będzie kolidować z realizacją określonych dla nich celów środowiskowych.

W związku z powyższym postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 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. z 2022r., poz. 1029 ze zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b.

Zgodnie z art. 86 w/w ustawy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 w/w ustawy.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Burmistrza Miasta Kolno w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.



Z up. Burmistrza Miasta

mgr Mirosław Józef Bajorek
Sekretarz Miasta

Uiszczono opłatę skarbową w kwocie 205,- zł
dnia 30-06-22 Na r-k Urzędu Miasta Kolno
BS KOLNO
98 8754 0004 0000 8341 2000 0020
-lub Nr pokwitowania.....
Kolno, 05-08-2022



(pieczęć przedowa)
(podpis z podaniem imienia
nazwiska i stanowiska)

INSPEKTOR

inż. Agnieszka Kucharska

DECYZJA NINIEJSZA
stała się ostateczna

dnia 07-08-2022

podpis _____ data _____

INSPEKTOR

inż. Agnieszka Kucharska

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Powiat Kolneński
2. Powiatowy Zarząd Dróg w Kolnie
ul. Wojska Polskiego 48
18-500 Kolno
3. Pozostałe strony w toczącym się postępowaniu w trybie art. 49 KPA
4. Gmina Kolno
5. a/a

Do wiadomości:

1. Dyrektor
Zarządu Zlewni w Giżycku
11-500 Giżycko, ul. Wodna 4
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kolnie.
3. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku
Wydz. Spraw Terenowych w Łomży
ul. Nowa 2, 18-400 Łomża

**Załącznik nr 1 do Decyzji znak: RG.6220.6.2022 z dnia 5 sierpnia 2022
roku o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia
polegającego na
„Przebudowie i rozbudowie drogi powiatowej nr 1880 B Kolno (ul. M. Konopnickiej) –
Górskie” na działkach nr geod. 96/1, obręb miasto Kolno oraz nr geod. 71, 75, 87 oraz
132, obręb Stary Gromadzyn**

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1) rodzaj, cechy, skala (np. zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przebudowie z rozbudową drogi powiatowej nr 1880 B Kolno (ul. M. Konopnickiej) – Górskie.

Planowana inwestycja na działkach o nr geod.:

Obręb Kolno: 96/1,

Obręb Stary Gromadzyn: 71, 75, 87, 132

Podstawowe dane projektowe:

- klasa drogi: Z,
- kategoria ruchu: KR2,
- długość: około 1,6 km,
- szerokość jezdni: 6,0 m,
- szerokość poboczy: 0,5 m i 1,0 m
- szerokość chodnika: 1,5 m i 2,0 m
- szerokość ścieżki rowerowej 2,0 m
- szerokość zjazdów: 4,0m.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- wykonanie zjazdów na działki sąsiednie z betonowej kostki brukowej,
- wykonanie chodnika z betonowej kostki brukowej,
- wykonanie ścieżki rowerowej z betonu asfaltowego,
- wykonanie poboczy z mieszanki niezwiązanej – kruszywa łamanego,
- wykonanie oznakowania pionowego,
- wykonanie oznakowania poziomego.

2) dane dotyczące działek (nr, obręb, ark., powierzchnia, właściciel: imię nazwisko, adres):

Obręb Kolno: 96/1, własność Powiat Kolneński – 18-500 Kolno, ul. 11 Listopada 1, trwały zarząd Powiatowy Zarząd Dróg w Kolnie- 18-500 Kolno, ul. Wojska Polskiego 48.

Obręb Stary Gromadzyn: 71-własność Powiat Kolneński, trwały zarząd Powiatowy Zarząd Dróg w Kolnie, 18-500 Kolno, ul. Wojska Polskiego 48., 75-własność Świąszkowski Józef, zam. Stary Gromadzyn 41, 132 – własność Florczyk Andrzej, Florczyk Krystyna zam. Czerwone 216, 87 – własność Gmina Kolno, 18-500 Kolno, ul. Wojska Polskiego 20.

3) obsługa komunikacyjna:

Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem. Nie planuje się budowy dróg dojazdowych i technicznych. Materiały będą transportowane po istniejącej drodze w trakcie realizacji inwestycji.

4) powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną:

Podstawowe dane o powierzchni planowanych elementów dróg są następujące:

- powierzchnia jezdni bitumicznych – około 9 600 m²
- pozostałe powierzchnie utwardzone – około 11 900 m², w tym:
 - pobocza – około 2 400 m²,
 - zjazdy – około 700 m²
 - chodniki – około 5 600 m²
 - ścieżka rowerowa – około 3 200 m².

W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada nawierzchnię drogi asfaltową o szer. 5,0 m wraz z poboczami gruntowym. Na długości ciągu komunikacyjnego pas drogowy zlokalizowany jest częściowo w terenie zabudowanym, tj. zabudowa jednorodzinna oraz częściowo w terenie niezabudowanym, tj. teren łąk i pastwisk.

Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci sąsiadujących łąk, pastwisk, niewielkich zalesień oraz zatrawionych poboczy, zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa częściowo zlokalizowane w pasie drogowym.

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

W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada nawierzchnię drogi asfaltową szer. 5,0 m. Pobocza gruntowe. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu stanowią znaki pionowe. Zjazdy o nawierzchni nieutwardzonej. Odwodnienie powierzchniowe na teren przyległy do korpusu drogi.

Planowany jest montaż krawężników betonowych na granicy jezdni i ścieżki rowerowej oraz na granicy jezdni i chodnika. Nie przewiduje się ingerencji w systemy korzeniowe korytowaniem pod pobocza. Roboty będą polegać na zdjęciu warstwy humusu na odkład, który następnie zostanie wbudowany w skarpy. Przewiduje się pobocza z kruszywa łamanego o grubości warstwy 20 cm i częściowo o grubości 100 cm.

Planowane jest jedynie odtworzenie rowów przydrożnych. Rowy będą profilowane tak aby nie naruszać korzeni drzew przeznaczonych do pozostawienia. W dokumentacji projektowej zostanie zapisana konieczność ostrożnego prowadzenia prac ziemnych w obrębie strefy korzeniowej, minimalizując uszkodzenia korzeni drzew.

Podczas przebudowy nie powstaną nowe przepusty lub przejścia dla zwierząt, na drodze przewidywany jest średni ruch pojazdów.

Planuje się jedynie modernizację drogi poprzez wykonanie:

- 1) Nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego szer. drogi 6,0 m na odcinku od km 0+000 do km 1+600 wraz z poboczami z kruszywa łamanego o szer. 0,5 m i 1,0 m
- 2) Nawierzchni chodników z betonowej kostki brukowej na odcinku od km 0+000 do km 1+600
- 3) Nawierzchni ścieżki rowerowej z betonu asfaltowego szer. 2,0 m od km 0+000 do km 1+600
- 4) Zjazdów na działki sąsiednie z betonowej kostki brukowej
- 5) Oznakowania pionowego
- 6) Oznakowania poziomego.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wycinkę drzew w ilości 59 sztuk, zestawionych w tablicy 1. W ramach odbudowy środowiska planuje się wykonać nasadzenia zastępcze w ilości 59 sztuk drzew gatunku klon zwyczajny o pierśnicy 10 cm.

6) opis wariantów przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego:

„Wariant nieinwestycyjny”

Wariant bezinwestycyjny polegać będzie na remoncie istniejącej nawierzchni jezdni drogi. Zakres robót jaki można wykonać, obejmowałby remont istniejącej nawierzchni asfaltowej, w technologii uzupełniania ubytków mieszanką mineralno-asfaltową na zimno. Wykonywanie tego rodzaju robót nie zwiększy szerokości jezdni, nie poprawi profilu poprzecznego i podłużnego, nie wzmocni konstrukcji jezdni drogi, jak też nie wpłynie na poprawę odwodnienia jezdni. Bez wykonania robót budowlanych z zakresu przebudowy dróg nie jest możliwe wyposażenie drogi w równe i bez ubytków jezdnie oraz nie będzie możliwości usprawnienia warunków ruchu oraz poprawy jego bezpieczeństwa. Wykonanie remontów cząstkowych będzie kosztem niewspółmiernie dużym w odniesieniu do krótkotrwałych efektów. Zarówno społeczność lokalna jak i społeczność korzystająca z istniejącego ciągu komunikacyjnego w dalszym ciągu będzie miała drogę nie spełniającą ich oczekiwań i o nieodpowiednich parametrach technicznych. Użytkownicy, korzystając z tej drogi, w dalszym ciągu ponosić będą znaczne koszty związane z naprawą uszkodzonych pojazdów samochodowych wskutek stanu technicznego nawierzchni jezdni.

„Wariant inwestycyjny”

1. Przebiegi alternatywne

W przypadku analizowanych odcinków trudno jest mówić o przebiegach alternatywnych. Droga przebiega od wielu lat w tym samym miejscu i posiada ustalony pas drogowy. Wystarczające wydaje się więc dostosowanie drogi (szerokości jezdni, parametrów łuków poziomych i pionowych) do obowiązujących warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne. Zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę drogi po nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (długotrwałe wywłaszczenia, duże koszty wykupu gruntów, wydłużenie ciągu drogi), przyrodnicze (zmiany w środowisku przyrodniczym i sposobie użytkowania terenów), gospodarcze (wyłączenia gruntów z gospodarki rolnej i leśnej) a także społeczne przemawiają za tym, by omawiane ciągi komunikacyjne zachowały istniejący zasadniczy przebieg w ustalonym pasie drogowym, ponieważ łączą się z innymi ciągami dróg.

2. Ukształtowanie trasy w planie

W omawianym terenie niemożliwe są rozwiązania projektowe polegające na zmianach ukształtowania drogi w planie. Pas drogowy posiada szerokość ok. 9 – 15 m. Powyższe uniemożliwia więc zasadniczą zmianę trasy w planie. Wariantowość rozwiązań projektowych ograniczono do wyboru trasy przebiegającej w miejscu istniejącym oraz w granicach istniejącego pasa drogowego, w celu maksymalnego wykorzystania terenu do przebudowy jezdni.

3. Warianty niwelety

Wybrano wariant minimalizujący koszty przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego odwodnienia pasa drogowego. Przebudowa zasadniczo nie wymaga zmian niwelety.

4. Szerokość jezdni

Ze względu na szerokość pasa drogowego i istniejącego korpusu drogowego zastosowano przewidywaną rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r., szerokość jezdni równą 6,0 m oraz szerokości ciągu pieszo – rowerowego równą 3,0 m. Znaczne zwiększenie szerokości jezdni ponosiłoby za sobą duże koszty związane z poszerzaniem korpusu drogowego oraz konieczność wycinki większej ilości drzew. Biorąc pod uwagę koszty budowy przyjmowanie większej szerokości jezdni przy prognozowanych natężeniach ruchu nie ma uzasadnienia ekonomicznego, a związana z tym ewentualna konieczność wycinki bardzo dużej ilości drzew nie ma uzasadnienia przyrodniczego.

5. Konstrukcja jezdni

Biorąc pod uwagę klasę drogi, oczekiwane natężenia ruchu oraz efektywność kosztową przyjęto, że najbardziej optymalnym wariantem przebudowy dróg będzie wykonanie nawierzchni jezdni oraz ścieżki rowerowej z betonu asfaltowego oraz pozostałych nawierzchni z betonowej kostki brukowej oraz mieszanki niezwiązanej (KŁSM). Wybranie innego rozwiązania materiałowego do budowy dróg i zagospodarowania pasa drogowego (np. nawierzchnie powierzchniowo utrwalone, nawierzchnia z betonu cementowego), nie spełniłoby oczekiwań co do funkcji i sposobu użytkowania ciągu komunikacyjnego oraz wpłynęłoby niekorzystnie na koszty związane z eksploatacją przedmiotowej inwestycji.

Przeprowadzona analiza wariantów dowodzi, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie „Wariant inwestycyjny”. Przyjęte rozwiązania techniczno – technologiczne przyniosą największe korzyści przyrodnicze, społeczne i mają uzasadnienie ekonomiczne z tytułu niższego kosztu przebudowy drogi.

7) przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

a) w fazie realizacji przedsięwzięcia:

- szacunkowe zapotrzebowanie na wodę: - do celów technologicznych: 200 m³,
- szacunkowe zapotrzebowanie na surowce: - nie wystąpi,
- szacunkowe zapotrzebowanie na materiały do budowy dróg:
 - beton asfaltowy: około 1 700 Mg,
 - kruszywa mineralne: około 4 500 Mg,
 - emulsja asfaltowa: około 1 Mg.
- szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa: - olej napędowy: 1 Mg,

- etylina: 0,5 Mg

szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną - nie wystąpi,
- ciepłą - nie wystąpi,
- gazową - nie wystąpi.

b) w fazie eksploatacji/użytkowania przedsięwzięcia:

- szacunkowe zapotrzebowanie na wodę: - nie wystąpi,
- szacunkowe zapotrzebowanie na surowce: - nie wystąpi,
- szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa: - nie wystąpi,
- szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:
- elektryczną - nie wystąpi,
- ciepłą - nie wystąpi,
- gazową - nie wystąpi.

8) rozwiązania chroniące środowisko:

Przedmiotowa inwestycja położona jest w województwie podlaskim. Zanieczyszczenia mogą pochodzić z następujących źródeł: spływy wód opadowych i roztopowych z terenu budowy, wypłukiwanie zanieczyszczeń z materiałów wykorzystywanych do budowy dróg, nieodpowiednie składowanie materiałów budowlanych, niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz brak zaplecza sanitarnego lub jego zła organizacja, zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi z maszyn budowlanych (tankowanie na terenie budowy, zły stan techniczny lub w przypadku awarii).

W celu zapobiegania zagrożeniom zanieczyszczeniami przewidziano następujące rozwiązania:

Zaplecze techniczne i sanitarne zlokalizowane zostanie poza strefą przybrzeżną wód. Ze względu na niewielki charakter inwestycji materiały dowożone będą bezpośrednio na budowę bez etapu magazynowania w pobliżu terenu robót. Do wykorzystania na terenie budowy zostaną dopuszczone tylko sprawne maszyny i urządzenia. Tankowanie i uzupełnianie płynów eksploatacyjnych będzie się odbywać poza terenem prowadzonych prac na zapleczu technicznym.

Cele środowiskowe dla JCW (RW200025264199, LW30145) określono jako: dla stanu/potencjału ekologicznego - dobry stan ekologiczny, dla stanu chemicznego - dobry stan chemiczny. Rodzaj użytkowania JCWP określono jako działalność rolno-leśna. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych określono jako zagrożone.

Cele środowiskowe dla JCW (PLGW200031) określono jako: dla stanu chemicznego - dobry stan chemiczny, dla stanu ilościowego - dobry stan ilościowy. Przeważający rodzaj użytkowania JCWP określono jako rolniczo-leśny. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych została opisana jako niezagrożona. (źródło RZGW: Jednolite części wód - aktualizacja planów gospodarowania wodami, 2016-2021).

Głównym źródłem zanieczyszczeń po zrealizowaniu inwestycji będzie spływ powierzchniowy z drogi (pył, materiały eksploatacyjne, środki utrzymania drogi: zimą). Oddziaływanie tego typu zanieczyszczeń będzie takie samo jak dotychczas. Po podwyższeniu parametrów drogi może zmienić się nieznacznie natężenie ruchu (droga jest lokalna), natomiast ze względu na lepszą nawierzchnię i odtworzenie rowów przydrożnych przewiduje się zmniejszenie ilości spływu zanieczyszczeń bezpośrednio do środowiska.

W ramach przebudowy drogi przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań przyczyniających się do ochrony środowiska:

Działaniami ograniczającymi negatywne oddziaływanie inwestycji na występujące gatunki roślin, grzybów i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych jest ograniczenie zajęcia terenu pod prace tylko do niezbędnego minimum. W miejscach gdzie potrzebna będzie większa przestrzeń dla prowadzenia prac muszą one zamknąć się w projektowanym pasie drogowym. Bazy sprzętu i materiałów będą organizowane poza terenem budowy na terenach już zagospodarowanych, z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza.

W trakcie budowy ciągu komunikacyjnego:

- Zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe nie będą lokalizowane na terenie budowy ani w bezpośredniej bliskości.

- Na terenie budowy może być zlokalizowany kontener Kierownika Budowy, kontener socjalny pracowników oraz przewoźna toaleta i zlokalizowane będą na terenie działki, będącej własnością Inwestora. Nieczystości z zaplecza budowy będą w zamkniętych zbiornikach, usuniętych z placu budowy po jej zakończeniu. Utylizację przeprowadzi uprawniona jednostka zgodnie z obowiązującymi przepisami.
 - Samochody ciężarowe będą tankowane w stacjach paliw. Maszyny robocze zostaną dostarczone na budowę zatankowane.
 - W trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów. Materiały rozbiórkowe oraz inne nieprzydatne do wbudowania wywiezione będą poza obszar budowy.
 - W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny.
 - Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych.
 - 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.
 - 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. Ponadto 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 pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie jedynie na stacjach paliw.
 - Drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i deskami. Ewentualne prace w obrębie systemu korzeniowego drzew należy prowadzić ręcznie.
- W trakcie eksploatacji zmodernizowanej drogi przewiduje się:
- Zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni dróg. Ulepszenie nawierzchni dróg przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji zapylenia.
 - Zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni dróg. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni dróg przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu.
 - Zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza – usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na przebudowywanym odcinku dróg przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

9) rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

a) w fazie realizacji przedsięwzięcia:

- szacunkowe zapotrzebowanie na wodę: - do celów technologicznych: 200 m³,
- szacunkowe zapotrzebowanie na surowce: - nie wystąpi,
- szacunkowe zapotrzebowanie na materiały do budowy dróg:
 - beton asfaltowy: około 1 700 Mg,
 - kruszywa mineralne: około 4 500 Mg,
 - emulsja asfaltowa: około 1 Mg.
- szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa: - olej napędowy: 1 Mg,
- etylina: 0,5 Mg

szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną - nie wystąpi,
- ciepłą - nie wystąpi,
- gazową - nie wystąpi.

b) w fazie eksploatacji/użytkowania przedsięwzięcia:

- szacunkowe zapotrzebowanie na wodę: - nie wystąpi,
- szacunkowe zapotrzebowanie na surowce: - nie wystąpi,

- szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa: - nie wystąpi,
- szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:
- elektryczną - nie wystąpi,
- ciepłą - nie wystąpi,
- gazową - nie wystąpi.

Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:

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 przebudowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej budowy drogi w miejscu przebywania ekip roboczych.

Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje. Emisja odpadów wystąpi tylko w fazie budowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas budowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tj. Dz. U. z 2019 r., poz. 701) – zostać zgłoszony właściwemu Organowi.

10) możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Oddziaływanie transgraniczne wiąże się ze zjawiskiem migracji zanieczyszczeń z terenu danego kraju na obszar innych państw. Emitowane zanieczyszczenia przenoszone są głównie z masami powietrza i wodami płynącymi.

Z uwagi na niewielki zakres przedsięwzięcia oraz znaczne oddalenie od granic państwa, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

11) 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.

W zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

Obszar działania planowanego przedsięwzięcia zlokalizowano poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położone tereny nienależące do obszaru Natura 2000 to:

- Obszar Chronionego Krajobrazu: „Równina Kurpiowska i Doliny Dolnej Narwi”, o powierzchni 48 793,38 ha, położona na terenie powiatu łomżyńskiego, Łomża, kolneńskiego, w gminie Turośl (wiejska), Miastkowo (wiejska), Zbójna (wiejska), Piątnica (wiejska), Nowogród (miejsko-wiejska), Łomża (miejska), Mały Płock (wiejska), Kolno (wiejska), Łomża (wiejska), w odległości ok. 5,0 km
- Obszar Specjalnej Ochrony: „Dolina Pisy” o powierzchni 3 223,21 ha, położony na terenie powiatu łomżyńskiego, kolneńskiego w gminie Turośl (wiejska), Zbójna (wiejska), Nowogród (miejsko-wiejska), Mały Płock (wiejska), Kolno (wiejska), w odległości ok. 5,0 km
- Obszar Specjalnej Ochrony: „Puszcza Piska” o powierzchni 172 802,21 ha, położona na terenie powiatu Olsztyńskiego, Piskiego, Ostrołęckiego, Szczycieńskiego, Mrągowskiego, Kolneńskiego w gminie Sorkwity, Świętajno, Łyse, Pisz, Mikołajki, Biskupiec, Dzwierzuty, Rozogi, Ruciane Nida, Turośl, Szczytno, Mrągowo, Piecki, Orzysz, Kolno, w odległości ok. 6,0 km..

12) Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

Nie planuje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

13) wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

Nie dotyczy.

14) 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.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia oraz w jego otoczeniu nie przewiduje się innych równoległe prowadzonych przedsięwzięć mogących znacząco wpłynąć na środowisko. Na terenie planowanego przedsięwzięcia przewiduje się do realizacji roboty polegające jedynie na przebudowie istniejącej nawierzchni drogi.

15) informacja o ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

W związku z tym, że prace budowlane polegają jedynie na przebudowie już istniejącej nawierzchni drogi i polegają na zmianie nawierzchni istniejącej nie zachodzi ryzyko powstania katastrofy lub awarii, która mogłaby wpłynąć w jakikolwiek sposób na środowisko naturalne. Z uwagi na to, że w trakcie budowy nie przewiduje się użycia materiałów szkodliwych bezpośrednio do budowy drogi, nie zachodzi ryzyko katastrofy. W przypadku awarii maszyn lub urządzeń pracujących na budowie (głównie pojazdy i maszyny budowlane) utylizacji i usunięcia skutków awarii (wyciek paliwa) dokona wyspecjalizowana jednostka.

Zasięg i rodzaj przedsięwzięcia nie zmienia zagospodarowania terenu, jedynie w logiczny sposób je uzupełnia o elementy nie mające negatywnego wpływu na środowisko. Przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem (ponadlokalnym), długotrwałym, nieodwracalnym i skumulowanym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych, wystąpieniem awarii przemysłowej o której 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 ryzyku lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138). Można jedynie mówić o pozytywnym wpływie przedsięwzięcia na środowisko naturalne poprzez zmniejszenie zapylenia i znaczną redukcję emisji hałasu w wyniku wykonania jezdni dużej równości i bezpiecznej.

16) informacja o przewidywanych ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko.

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 przebudowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej budowy drogi w miejscu przebywania ekip roboczych.

Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje. Emisja odpadów wystąpi tylko w fazie budowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas budowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tj. Dz. U. z 2019 r., poz. 701) – zostać zgłoszony właściwemu Organowi.

17) informacja o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia przewiduje się prace rozbiórkowe elementów nawierzchni takich jak nawierzchnia asfaltowa, krawężniki i obrzeża betonowe.

Z up. Burmistrza Miasta


mgr Mirosław Józef Hajorek
Sekretarz Miasta

