

OŚ.6220.6.12.2023

Decyzja  
o środowiskowych uwarunkowaniach  
bez oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Na podstawie art. 71 ust 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust 1 pkt 4, art. 84 ust 1, art. 85 ust 1, ust 2 pkt 2, ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnienie informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 poz. 1094) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U z 2023r. poz. 775) oraz § 3 ust 1 pkt. 54 lit. b) Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. . w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz.U. z 2019 poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 6 kwietnia 2023r. (data wpływu 11.04.2023r. ) złożonego przez Gminę Huszelew, Huszelew 77, 08-206 Huszelew w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Przebudowa drogi powiatowej nr 2033W Próchenki – gr pow. (odc. pow. Biała Podlaska) Mostów – Huszelew” w miejscowości Liwki Szlacheckie, Liwki Włociańskie, Huszelew gmina Huszelew, powiat łosicki, woj. mazowieckie

**Orzekam**

1. **Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko dla wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**
2. **Określić następujące warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ustawy ooś, tj.:**
  - 1) Bezpośrednio przed podjęciem prac związanych z realizacją inwestycji, w tym w szczególności związanych z usunięciem wierzchniej warstwy gruntu należy dokonać kontroli terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk oraz analizy przepisów w zakresie ochrony gatunkowej. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. form ochrony przyrody.
  - 2) Wierzchnią warstwę gleby należy zdejmować jednokierunkowo, nadmiar zdeponować do późniejszego wykorzystania.
  - 3) Podczas prac należy używać wyłącznie sprawnych technicznie i nie przestarzałych maszyn i pojazdów. Wykorzystywany sprzęt należy poddawać codziennej kontroli szczelności układów zawierających płyny eksploatacyjne. Tankowanie pojazdów oraz wymianę płynów eksploatacyjnych należy dokonywać w miejscach specjalnie do tego przygotowanych. Używany sprzęt powinien spełniać wymagania, odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi, podane w przedmiotowych rozporządzeniach i normach. W razie wycieku ze sprzętu budowlanego substancji zagrażających środowisku zanieczyszczoną ziemię należy zabezpieczyć i zneutralizować odpowiednimi sorbentami.
  - 4) Zaplecze budowy należy zlokalizować w miejscu o utwardzonym podłożu uniemożliwiającym przedostanie się substancji ropopochodnych do gruntu.
  - 5) Odpady komunalne powstałe na etapie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane selektywnie w wydzielonym miejscu, o szczelnym podłożu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach i regularnie odbierane przez uprawnione podmioty.
  - 6) Po zakończeniu prac budowlanych teren przeznaczony pod powierzchnią biologicznie czynną obsiąć mieszaną traw właściwych siedliskowo na analizowanym terenie

## Uzasadnienie

W dniu 11.04.2023r. Gmina Huszlew, Huszlew 77, 08-206 Huszlew, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. **„Przebudowa drogi powiatowej nr 2033W Próchenki – gr pow. (odc. pow. Biała Podlaska) Mostów – Huszlew” w miejscowości Liwki Szlacheckie, Liwki Włociańskie, Huszlew** gmina Huszlew, powiat łosicki, woj. Mazowieckie.

Do wniosku inwestor dołączył wymagane prawem dokumenty, m.in. kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie elektronicznej zawierającą dane określone w art. 62a ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

W dniu 12.04.2022r. sporządzono notatkę służbową, w której ustalono strony postępowania administracyjnego dla niniejszego przedsięwzięcia z której wynika, że liczba stron postępowania przekracza 10. Organ prowadzący postępowanie administracyjne w dniu 12 kwietnia 2023r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie w formie publicznego obwieszczenia, które zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Huszlewie, w miejscowości Liwki Szlacheckie, Liwki Włociańskie, Huszlew tj. miejscu planowanego przedsięwzięcia oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Huszlew [www.bip.huszlew.pl](http://www.bip.huszlew.pl). W terminie przewidzianym na składanie uwag i wniosków w sprawie planowanego przedsięwzięcia do tutejszego urzędu nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi.

Na podstawie art. 64 ust. 2, 2a i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020r. poz. 283) Wójt Gminy Huszlew pismem z dnia 13 kwietnia 2023r. wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łosicach, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Wydział Spraw Terenowych I w Siedlcach oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i ewentualnego zakresu raportu dla przedsięwzięcia polegającego na **„Przebudowa drogi powiatowej nr 2033W Próchenki – gr pow. (odc. pow. Biała Podlaska) Mostów – Huszlew” w miejscowości Liwki Szlacheckie, Liwki Włociańskie, Huszlew** gmina Huszlew, powiat łosicki, woj. Mazowieckie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łosicach w piśmie z 24 kwietnia 2023r. (data wpływu 26.04.2023r.) znak pisma: ZNS.7040.4.8.2023.ZB wydał opinię sanitarną w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. O wydaniu opinii sanitarnej Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łosicach poinformowano obwieszczeniem znak OŚ.6220.6.7.2023 w dniu 26.04.2023r.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej wydało opinię z dnia 4 maja 2023r. (data wpływu: 08.05.2023r.) znak pisma: LU.ZZŚ.1.4901.81.2023.MP, w której nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne. W dniu 10. 05.2023r. poinformowano o Opinii w formie Obwieszczenia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał postanowienie z dnia 22 maja 2023r. (data wpływu 23.05.2023r.) znak pisma: WOOŚ-I.4220.553.2023.MŚ, w którym wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił warunki realizacji przedsięwzięcia.

W dniu 02.06.2023r. opublikowano obwieszczenie informujące o wydaniu postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Zawiadomił społeczeństwo i strony postępowania o zakończeniu postępowania.

Z uwagi, iż liczba stron w postępowaniu jest większa niż 10, Wójt Gminy Huszlew zawiadomił strony i społeczeństwo, o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w formie publicznego obwieszczenia, które zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Huszlewie, w miejscowości Huszlew tj. miejscu planowanego przedsięwzięcia oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Huszlew [www.bip.huszlew.pl](http://www.bip.huszlew.pl).

Strony mogły zapoznać się z dokumentacją w Urzędzie Gminy w Huszlewie, pokój nr 4 codziennie (w dni robocze) w godz. 7<sup>30</sup> : 15<sup>30</sup> w terminie 30 dniowym.

W wyznaczonym terminie do Wójta Gminy Huszlew nie wpłynęły żadne uwagi, wnioski i zażalenia w sprawie planowanego przedsięwzięcia.

Po zapoznaniu się z całością zgromadzonego materiału dowodowego, biorąc pod uwagę powyższe stanowiska organów opiniujących, kierując się kryteriami zawartymi w art. 63 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 poz. 283) oraz biorąc pod uwagę spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska Wójt Gminy Huszlew uznał, iż nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia i orzeczono jak w sentencji decyzji.

#### Pouczenie

- Od treści niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Siedlcach, za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od dnia otrzymania.
- W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania Strona może zrzec się z prawa do wniesienia odwołania z dniem doręczenia organowi, który wydał decyzję, oświadczenia o zrzeczeniu się z prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze Stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna oraz podlega wykonaniu.

#### Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

#### Otrzymują:

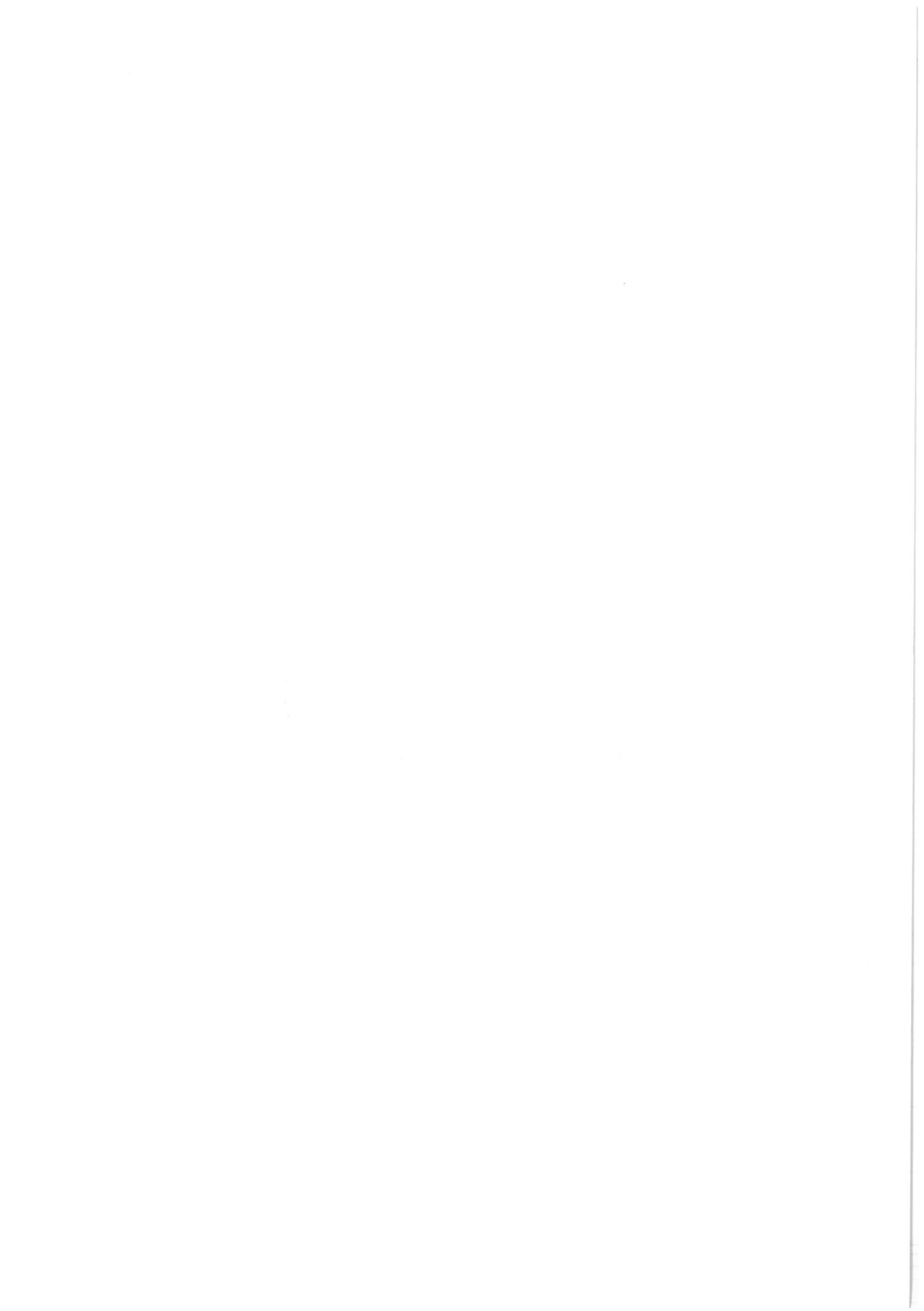
1. Gmina Huszlew, Huszlew 77, 08-206 Huszlew
2. Strony Postępowania – w formie publicznego obwieszczenia
3. Dariusz Borowski – pełnomocnik, ul. Kopernika 16/3, 21-500 Biała Podl.
4. A/a

#### Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie, Wydział Spraw Terenowych I w Siedlcach, ul. Kazimierzowska 9, 08-110 Siedlce
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Białej Podlaskiej ul. Sitnicka 71, 21-500 Biała Podlaska
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łosicach, ul. Kilińskiego 2, 08-200 Łosice



WÓJT  
*Stanisław Stefanik*



## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja, należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w:

- art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2022 poz. 1029, tekst jednolity),
- § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.), tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne nie wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 ...”

### 1. RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

#### 1.1 Rodzaj przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 2033W Próchenki - gr. pow. (odc. pow. Biała Podl.) - Mostów – Huszlew” dotyczy odcinka drogi powiatowej o długości 2538 m od miejscowości Liwki Szlacheckie do miejscowości Huszlew. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Huszlew.

Zamierzeniem jest przebudowa istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej będącej w złym stanie technicznych w celu przywrócenia jej wymaganych parametrów..

#### 1. Cechy przedsięwzięcia

Trasę drogi poprowadzono zgodnie z istniejącym przebiegiem, dostosowując proste i łuki do istniejącej osi drogi. Jedynie ze względu na konieczność poszerzenia jezdni w obrębie łuku R30m km 0+069.76, dokonano korekty jej przebiegu w obrębie łuku i dojazdów. Na przedmiotowym zakresie, w planie zaprojektowano odcinki proste z 4 załomami oraz 7 łukami kołowymi.

Przewidziano wykonanie obu stronnych lub jednostronnych poszerzeń istniejącej nawierzchni. W celu dostosowania szerokości podbudowy do wykonania wzmocniających warstw konstrukcyjnych jezdni.

Przewidziano dostosowanie wysokościowe istniejącego chodnika wraz ze zjazdami z kostki betonowej w miejscowości Liwki Włociańskie. Należy zachować istniejącą szerokość chodnika wykorzystując część kostki z rozbiórki będącą w dobrym stanie, uzupełniona kostka nowa. Zaprojektowano wykonanie zjazdów i dojeżdż o nawierzchni z kostki betonowej na posesje. Zaprojektowano wykonanie zjazdów o nawierzchni bitumicznej na drogi gruntowe. Przewidziano wykonanie dostosowania wysokościowego, betonem asfaltowym istniejących skrzyżowań z drogami o nawierzchni bitumicznej w km 1+520.00 i w km 2+332.00. Zaprojektowano wymianę betonowych rur przepustów będących w złym stanie technicznym, na rury z PEHD zachowując ich średnice, długości i rzędne posadowienia.

Projektowana droga wykonywana będzie z zachowaniem wymagań Ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2022r. poz. 1783) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022r. poz. 1518).

#### 1.3 Skala przedsięwzięcia

Z uwagi na specyfikę inwestycji, jej skala jest niewielka, lokalna i dotyczy tylko przebudowywanego odcinka drogi powiatowej. Nie projektuje się zmiany przebiegu istniejącej drogi, zostanie ona wykonana po tej samej trasie.

Sytuacyjnie droga pozostaje bez większych zmian tj. w obrębie istniejącej nawierzchni bitumicznej. Zostaną jedynie wykonane poszerzenia w celu możliwości wykonania wzmocnienia konstrukcji drogi i uzyskania normatywnej szerokości jezdni.

#### 1.4 Usytuowanie przedsięwzięcia

Projektowana inwestycja położona jest w m. Liwki Szlacheckie, Liwki Włociańskie i Huszlew na terenie gminy Huszlew, powiat łosicki, województwo mazowieckie na działkach geodezyjnych będących własnością Powiatu Łosickiego i Gminy Huszlew. Nie przewiduje się poszerzenia oraz wykroczenia poza istniejący pas drogowy.

Inwestycja jaką jest przebudowa drogi, zlokalizowana będzie na działkach w jednostce ewidencyjnej: 141001\_2 Huszlew.

- obręb 0014 Liwki Szlacheckie / dz. nr 206, 208
- obręb 0013 Liwki Włociańskie / dz. nr 234, 236

Roboty prowadzone będą w obrębie istniejącej jezdni bitumicznej, poboczy gruntowych, chodnika i zjazdów. Projektuje się utrzymanie istniejącej szerokości jezdni. Prowadzone roboty nie będą wykraczały poza istniejący pas drogi powiatowej i pasy drogowe bocznych dróg gminnych. Przedsięwzięcie usytuowane jest w całości na działkach istniejących pasów drogowych przeznaczonych do prowadzenia komunikacji drogowej. W pasach drogowych nie występują żadne obiekty mające negatywny wpływ na środowisko naturalne czy walory przyrodnicze.

Droga przechodzi przez teren niezabudowany oraz tereny zabudowane: część miejscowości Liwki Szlacheckie, miejscowość Liwki Włociańskie oraz początek miejscowości Huszlew. Teren niezabudowany stanowią pola uprawne. W terenie niezabudowanym, po obu stronach drogi rosną drzewa nie kolidujące z inwestycją. Teren zabudowany stanowią posesje z zabudową zagrodową w większości z ogrodzeniami od strony drogi. W miejscowości Liwki Włociańskie po stronie lewej przy krawężniku wykonany jest chodnik z kostki betonowej przeznaczony do przebudowy z częściowym wykorzystaniem istniejącej kostki, krawężnik i obrzeża do wymiany. Zjazdy w ciągu chodnika przeznaczone do przebudowy z częściowym wykorzystaniem istniejącej kostki.

Na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie nie występują obszary wodno- błotne, obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, ujścia rzek, obszary jezior, wybrzeży czy obszary środowiska morskiego.

Teren inwestycji nie znajduje się w obszarach zagrożonych niebezpieczeństwem powodzi.

Na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie nie występują obszary górskie.

Na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie nie występują obszary objęte ochroną tj. strefy ochronne ujęć wód czy zbiorników wód śródlądowych.

Teren inwestycji oraz jego sąsiedztwo nie jest zaliczany do obszarów Natury 2000. Na terenie objętym inwestycją nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe czy archeologiczne.

Na terenie inwestycji oraz w jego sąsiedztwie nie zostały przekroczone i nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska.

Na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie nie występują uzdrowiska ani obszary ochrony uzdrowskiej.

## 2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTANIA I POKRYCIE NIERUCHOMOŚCI SZATĄ ROŚLINNĄ

Zakres projektowanych prac zostanie wykonany w granicach istniejących pasów drogowych.

Po wykonaniu przebudowy drogi teren pasów drogowych będzie wykorzystywany tak samo jak dotychczas tj. przez pojazdy, rowerzystów oraz pieszych i w dalszym ciągu będzie miał funkcję komunikacyjną.

Powierzchnię biologicznie czynną pasa drogowego stanowią grunty pobocza, skarpy i zieleńce. Szata roślinna znajdująca się w pasie drogowym drogi powiatowej to porośnięty trawą teren gruntu oraz pojedyncze drzewa. Nie przewiduje się wycinki drzew z terenu pasów drogowych.

## 3. RODZAJ TECHNOLOGII

Do wykonania przebudowy przyjęto technologię adekwatną do stanu istniejącego drogi tj. wykonanie nawierzchni bitumicznej.

Konstrukcja nawierzchni jezdni została przyjęta z uwzględnieniem Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014r. uwzględniając dane wyjściowe:

- Kategoria ruchu – KR 2,
- Obciążenie jezdni – 100 kN/oś

Po wykonaniu robót przygotowawczych tj. wytyczenie osi, roboty pomiarowe, zostanie wykonane koryto gruntowe na poszerzeniu jezdni wraz z kolejnymi warstwami konstrukcyjnymi podbudowy tj. z mieszanki kruszywa związanego cementem i kruszywa łamanego. Na poszerzonej jezdni zostaną wykonane warstwy profilująca z betonu asfaltowego lub profilująco-wzmacniająca z kruszywa łamanego oraz warstwa wiążąca i ściernalna. Następnie zostaną wykonane roboty towarzyszące związane z umocnieniem pobocza, dostosowaniem chodnika i zjazdów oraz wykonaniem nowych zjazdów na posesje i na drogi gruntowe jak również z oznakowaniem pionowym i poziomym.

Przyjęto technologię typową, stosowaną powszechnie i odpowiadającą istniejącej drodze tj. w technologii betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego.

Bezpieczeństwo użytkowania jak również trwałość obiektu zapewniona będzie dzięki zastosowaniu materiałów i wyrobów budowlanych spełniających wymagania norm, posiadających deklaracje właściwości użytkowych, oznakowanie CE i dopuszczonych do stosowania w budownictwie.

Dobry stan techniczny maszyn i urządzeń pracujących w trakcie realizacji inwestycji będzie miał wpływ na zminimalizowanie zanieczyszczeń powietrza. Charakter prowadzonych prac nie będzie powodował jakichkolwiek zanieczyszczeń gruntowo-wodnych.

#### 4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Biorąc pod uwagę ewentualne warianty przedsięwzięcia rozpatrywano:

- 1) przebudowę drogi w celu zapewnienia jej wymaganych parametrów technicznych, gwarantujących bezpieczeństwo użytkowników ruchu i ochronę środowiska naturalnego,
- 2) pozostawienie istniejącej drogi w złym stanie technicznym bez przebudowy.

Ad. 1) Podstawową funkcją przedmiotowej inwestycji jest poprawa komunikacji drogowej tak aby była ona sprawna i bezpieczna dla użytkowników oraz nieuciążliwa dla środowiska naturalnego. Projektowana droga o nowej nawierzchni bitumicznej spełniającej warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, zapewnia w/w założenia. Dzięki wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej poprawi się jej równość dzięki czemu zwiększy się płynność ruchu, zmniejszy się czas przejazdu, zużycie paliwa a co za tym idzie zmniejszy się emisja zanieczyszczeń oraz hałasu. Przebudowa wpłynie pozytywnie na ochronę środowiska poprzez zmniejszenie liczby ewentualnych wypadków do których może dochodzić w związku ze złym stanem technicznym drogi. Skutkami wypadków jest np. przedostawanie się płynów stosowanych w pojazdach mechanicznych do środowiska naturalnego oraz następstwa wynikające z wykorzystywania różnych środków w trakcie akcji ratowniczych.

Ad. 2) W przypadku niepodjęcia przebudowy drogi, jej stan techniczny systematycznie by się pogarszał, droga ulegałaby większej degradacji co w perspektywie, spowodowałoby szkodliwe skutki dla środowiska naturalnego i byłoby bardziej niekorzystne niż właściwe wykonanie przebudowy. Pozostawienie drogi w obecnym stanie powodowałoby zwiększanie emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do atmosfery, wzmożoną emisję hałasu oraz narażałoby środowisko na degradację spowodowaną wypadkami samochodowymi szczególnie na niebezpiecznych łukach drogi w obrębie rezerwatu przyrody. Pogarszający się stan drogi byłby powodem powstawania coraz większej liczby wypadków.

Za stan techniczny obiektu budowlanego oraz bezpieczeństwo użytkowników tego obiektu odpowiedzialność ponosi zarządca drogi.

Niewykonanie przebudowy drogi jest więc złym rozwiązaniem, gdyż pozostawienie jej w obecnym stanie może prowadzić do powstania zagrożeń dla bezpieczeństwa użytkowników i środowiska naturalnego oraz narażałoby zarządcę drogi na poważne konsekwencje związane ze złym stanem technicznym obiektu budowlanego.

Reasumując: mając na względzie poprawę bezpieczeństwa, usprawnienie ruchu drogowego oraz wynikającą z tego ochronę środowiska przedmiotowa inwestycja jest niezbędna i konieczna do wykonania w najbliższym czasie.

#### 5. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII

Planowane przedsięwzięcie jakim jest przebudowa drogi nie wiąże się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych. Wykorzystywane będą materiały typowe dla tego rodzaju prac budowlanych.

##### Faza realizacji

W związku z charakterem inwestycji, podczas budowy będzie wykorzystywany typowy sprzęt budowlany stosowany w drogownictwie, tj. układarka mas bitumicznych, skraplarka, walec, równiarka, koparka, ładowarka, samochód ciężarowy czy zagęszczarka.

Stosowane materiały i wyroby budowlane dowożone będą z zewnątrz budowy np. z fabryki, wytwórni czy kopalni kruszyw.

Przewidywana ilość podstawowych materiałów potrzebnych do realizacji przedsięwzięcia:

- beton asfaltowy – 2011 m<sup>3</sup>
- emulsja asfaltowa – 15,3 t
- kruszywo łamane 0/31,5 mm – 2068 m<sup>3</sup>

- beton – 827 m<sup>3</sup>
- piasek – 262 m<sup>3</sup>
- woda – 30 m<sup>3</sup>
- krawężniki betonowe – 794 m
- obrzeża betonowe – 336 m
- oporniki betonowe – 498 m
- kostka betonowa – 818 m<sup>2</sup>

Wykorzystywane maszyny budowlane pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym.

Podczas realizacji inwestycji wykorzystywana będzie woda na cele budowlane jak również socjalno-bytowe zatrudnionych pracowników. Woda będzie dowożona na plac budowy z bazy wykonawcy robót.

Zapotrzebowanie na energię elektryczną na etapie prowadzonych robót, nie dotyczy bezpośrednio placu budowy a jedynie działania wytwórni mas bitumicznych, wytwórni wyrobów budowlanych, co jest związane z funkcjonowaniem niezależnych obiektów budowlanych i jest zapewnione z istniejącej sieci energetycznej.

Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną, ani gazową w obrębie placu budowy.

#### Faza eksploatacji

W fazie eksploatacji drogi będzie występowało zapotrzebowanie na środki związane z typowym jak obecnie utrzymaniem drogi tj.:

- utrzymanie letnie (koszenie poboczy, utrzymanie oznakowania),
- utrzymanie zimowe (odśnieżanie jezdni, poboczy i chodnika, zapobieganie oblodzeniu).

Budowa drogi z założenia wykonywana jest na okres eksploatacji min. 20 lat i w tym czasie nie przewiduje się ponownego wykonywania przebudowy drogi.

#### 6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Wykonanie przebudowy drogi nie spowoduje pogorszenia środowiska. Zastosowane będą materiały takie same jak występujące powszechnie na drogach tj. beton asfaltowy, beton cementowy i kruszywo. Projektowana droga będzie wykonywana w obrębie istniejącego pasa drogowego. Nie zmieni się i nie zostanie zakłócony istniejący sposób odprowadzania wody z drogi tj. powierzchniowo na pobocza, zieleńce i rowy przydrożne.

Przyjęte w projekcie rozwiązania techniczne są optymalne i spełniają obowiązujące wymogi dotyczące ochrony i bezpieczeństwa środowiska. Wszelkie prace budowlane realizowane będą z użyciem materiałów posiadających wymagane prawem deklaracje właściwości użytkowych dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, wyrobów budowlanych, konstrukcji stalowych znaków czy rur przepustów będzie odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska oraz mających wdrożoną Zakładową Kontrolę Produkcji.

Wymogom ochrony środowiska odpowiadać będzie również używany w miejscu inwestycji sprzęt budowlany. Przy realizacji inwestycji będzie przyjęta technologia robót budowlanych spełniająca normy budowlane.

Ze względu na zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, jakim jest budowa 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. Stosowanie sprzętu, materiałów i technologii zgodnych z obowiązującymi przepisami zminimalizuje jednak niekorzystne oddziaływanie wykonywanych robót na środowisko.

W celu zagwarantowania bezpieczeństwa pracy, jakości robót i ochrony środowiska będą zapewnione środki organizacyjne tj.:

- Wygrodzenie i zabezpieczenie terenu robót zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia robót na czas budowy a w miejscu widocznym umieszczenie tablicy informacyjnej z telefonami alarmowymi.
- Urządzenie pomieszczeń socjalnych i higieniczno-sanitarnych dla pracowników, podręczny magazyn na narzędzia i drobny sprzęt budowlany oraz zapewnienie łączności telefonicznej na placu budowy.
- Zorganizowanie stanowiska wyposażonego w sprzęt przeciwpożarowy.
- Urządzenie i zabezpieczenie składowiska materiałów budowlanych.
- Wyznaczenie i oznakowanie dojazdów i dojeżdż do posesji.

- Używanie tylko sprawnych narzędzi i maszyn - pracujące maszyny będą wyposażone w światła ostrzegawcze i będą posiadały aktualne badania techniczne.
- Pracownicy będą wyposażeni w odzież roboczą i ochronną.
- Roboty ziemne w pobliżu istniejącego uzbrojenia będą wykonywane ręcznie, pod nadzorem uprawnionych pracowników lub przedstawicieli zarządców sieci.
- Na placu budowy będzie zapewniony nadzór osoby kierującej prowadzonymi pracami.
- Stosowanie się do wymogów ochrony środowiska przy prowadzeniu prac budowlanych.
- Zachowanie przepisów BHP w celu ochrony zdrowia i życia ludzi.
- Właściwe postępowanie z odpadami.
- Zapobieganie zwiększonej emisji hałasu w związku z prowadzeniem prac poprzez korzystanie z nowoczesnych maszyn będących w dobrym stanie technicznym oraz wykonywanie prac w porze dziennej.
- Wykorzystywanie właściwych materiałów i wyrobów budowlanych dopuszczonych do stosowania w budownictwie.

W związku z prowadzonymi robotami wykonawca będzie zobowiązany do opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz zastosowania wszelkich wymaganych zabezpieczeń chroniących środowisko. Prace budowlane będą wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie BHP.

#### 7. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZONYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

Obiekt jakim jest droga, sama z siebie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza związane są jedynie z krótkotrwałym etapem budowy, a później już z eksploatacją drogi przez jej użytkowników.

Użytkowanie terenu, na którym planowana jest inwestycja w sposób identyczny jak dotychczas przez pojazdy, pieszych oraz rowerzystów, nie będzie powodowało zwiększenia emisji zanieczyszczeń trafiających do środowiska jak również zwiększenia emisji hałasu.

Emisja zanieczyszczeń trafiających do środowiska.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych źródłami zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów uczestniczących w pracach budowlanych. Biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach, uciążliwości ograniczą się tylko do miejsca aktualnie wykonywanych robót. Oddziaływania te będą odwracalne i krótkotrwałe. Etap realizacji inwestycji nie spowoduje trwałych i nieodwracalnych negatywnych zmian w stanie powietrza atmosferycznego.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia wykonana zostanie konstrukcja jezdni z warstwami bitumicznymi, dzięki czemu nastąpi poprawa płynności ruchu, zmniejszenie oporu toczenia co przyczyni się do zmniejszenia spalania a w konsekwencji do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się po drodze pojazdów. Biorąc powyższe pod uwagę, uwzględniając klasę drogi oraz występujące natężenie ruchu pojazdów, w trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń w zakresie emisji substancji do powietrza.

Emisja hałasu.

Realizacja planowanej inwestycji będzie wiązać się z wpływem na jakość lokalnego klimatu akustycznego wynikającego z prowadzenia prac budowlanych z użyciem urządzeń mechanicznych. Jest to związane z pracą sprzętu drogowego (pojazdów ciężarowych, koparek, zagęszczarek, walców czy układarki mas bitumicznych). Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią wraz z oddaniem inwestycji do użytku. Ich zminimalizowanie będzie polegało na odpowiedniej organizacji robót zgodnie z zaplanowanym harmonogramem, stosowaniu sprawnych maszyn i pojazdów, przeprowadzaniu robót w porze dziennej od 6.00 do 22.00 oraz możliwie krótkim okresie trwania budowy. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja hałasu nie będzie miała wpływu na stan środowiska naturalnego.

Emisja hałasu w trakcie eksploatacji związana jest z ruchem pojazdów samochodowych tj. pracą silników, zespołów napędowych, układów wydechowych oraz toczenie się kół po nawierzchni. Ze względu na wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej w miejscu istniejącej zdeformowanej nawierzchni, co związane jest z poprawą jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (większa płynność jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska. Uciążliwość akustyczna związana jest ze stanem technicznym drogi i występującym natężeniem ruchu. Mając na względzie klasę drogi, natężenie ruchu, a także lokalizację drogi w większości poza obszarem

zabudowanym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014r., poz. 112) na terenach objętych ochroną akustyczną.

#### Ścieki socjalno-bytowe

Ścieki socjalno-bytowe mogą powstawać jedynie na etapie budowy z racji wyposażenia placu budowy w przenośne toalety, których eksploatacją zajmie się posiadający stosowne zezwolenia podmiot wynajmujący. Teren pod zaplecze zostanie zorganizowany w oddali od cieków i ujęć wód podziemnych jak również z dala od rezerwatu. Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane selektywnie w wydzielonym miejscu, o szczelnym podłożu, w oznaczonych pojemnikach i regularnie odbierane przez uprawnione podmioty.

#### Odprowadzanie wód opadowych

Wody opadowe i roztopowe odprowadzone są powierzchniowo na gruntowe pobocza, zieleńce i lokalne rowy przydrożne, gdzie zachodzą naturalne procesy retencji i oczyszczania wód.

W wyniku realizacji inwestycji nie zmieni się rodzaj nawierzchni drogi i nie zmieni się ilość wód opadowych i roztopowych zagospodarowywanych w obrębie pasa drogowego drogi powiatowej.

W km 1+009.50 pod drogą powiatową zlokalizowany jest przepust będący w ciągu rowu będącego ciekami głównym – Dopływ spod Liwek.

W obrębie inwestycji nie przepływa żadna rzeka.

Teren inwestycji nie leży w obrębie żadnego z Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Teren inwestycji znajduje się na obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych o Nr 67 i identyfikatorze PLGW200067.

Obszar dorzecza: Wisła

Region wodny: Środkowej Wisły. Stan chemiczny: słaby

Stan ilościowy: dobry Stan ogólny: słaby

Cel środowiskowy do osiągnięcia: dobry stan chemiczny, dobry stan ilościowy

Na terenie JCWPd znajdują się obszary wyznaczone do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem europejskim PL2000SW, region wodny Środkowej Wisły.

Kod JCWP: RW200017266449, Nazwa: Krzywula Kod JCWP: RW2000172664189, Nazwa: Piszczanka Obszar dorzecza: Wisła

Region wodny: Środkowej Wisły.

Zlewnia bilansowa: Zlewnie lewostronnych dopływów Bugu granicznego Stan ogólny: zły

Cel środowiskowy do osiągnięcia: dobry stan ekologiczny, dobry stan chemiczny

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie miała wpływu przewidywane osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza. Inwestycja nie będzie miała wpływu na zmiany obecnego stanu wód pod względem fizyko- chemicznym, biologicznym i hydromorfologicznym. Planowane przedsięwzięcie nie generuje oddziaływań mogących wpłynąć negatywnie na te elementy. Planowane przedsięwzięcie nie generuje zanieczyszczeń biogenych czy chemicznych mogących wpływać na organizmy żywe. Obecnie generowane zanieczyszczenia wynikające z ruchu samochodowego, po nierównej nawierzchni ulegną znacznemu zmniejszeniu wraz z wykonaniem nowej nawierzchni bitumicznej jezdni.

Planowanie w gospodarowaniu wodami ma zapewnić osiągnięcie lub utrzymanie co najmniej dobrego stanu wód oraz ekosystemów zależnych od wody, poprawę stanu zasobów wodnych, poprawę możliwości korzystania z wód, zmniejszenie ilości wprowadzanych do wód lub do ziemi substancji i energii mogących negatywnie oddziaływać na wody oraz poprawę ochrony przeciwpowodziowej.

Planowane przedsięwzięcie drogowe nie spowoduje istotnej zmiany potencjału ekologicznego JCWP, ze względu na to iż:

- Zakres prac przy przebudowie ograniczony będzie do terenu wyznaczonego w projekcie;

- W ramach przedsięwzięcia nie jest przewidziane korzystanie z wód powierzchniowych, w formie poboru wody czy odprowadzania ścieków;
- Przedmiotowa inwestycja nie przylega do ujęć wód podziemnych, nie koliduje ze strefami ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód podziemnych na cele zaopatrzenia ludności w wodę;
- Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi będą odprowadzane powierzchniowo na trawiasty teren pasa drogowego.
- Odprowadzane do ziemi, w ramach odwodnienia pasa drogowego, wody opadowe nie będą zawierały substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego w stężeniach mających wpływ na poziom zanieczyszczenia wód gruntowych;
- Potencjalne oddziaływanie na wody powierzchniowe JCWP związane może być w sytuacjach awaryjnymi maszyn i sprzętu w trakcie robót np. w wyniku rozlewu paliwa.

Do robót budowlanych będą dopuszczone sprawne technicznie maszyny budowlane i urządzenia. W czasie prac budowlanych należy dbać o właściwy stan techniczny tych maszyn i urządzeń oraz środków transportujących materiały budowlane w celu zapobieżenia ewentualnym awariom instalacji paliwowych i tym samym wyciekom substancji ropopochodnych, które mogą spowodować zanieczyszczenie gruntu a pośrednio również wód. W razie wycieku ze sprzętu budowlanego substancji zagrażających środowisku, zanieczyszczona ziemia zostanie zabezpieczona i zneutralizowana sorbentem.

Projektowane przedsięwzięcie ani w fazie realizacji, ani w fazie eksploatacji nie będzie wpływać na pogorszenie ani też na poprawę wskaźników jakości wody. Planowana inwestycja nie będzie powodować negatywnych oddziaływań i nie spowoduje pogorszenia parametrów siedliskowych, przez co nie ograniczy funkcjonowania ekosystemów cieków powierzchniowych i nie będzie mieć wpływu na jakość wód.

#### 8. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Ze względu na położenie i skalę inwestycji nie będzie ona oddziaływała transgranicznie na środowisko. Przebudowywana droga zlokalizowana jest w odległości ok. 27 km od najbliższej granicy państwa. Nie ma możliwości, by analizowana inwestycja wpłynęła niekorzystnie na państwa sąsiadujące z Polską, a ewentualnie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji zanieczyszczenia przedostały się poza granice Polski.

Przewidywany zasięg oddziaływania inwestycji ograniczy się jedynie do obszaru placu budowy.

#### 9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R O OCHRONIE PRZYRODY ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA.

Inwestycja nie jest położona w żadnym otoczeniu obszaru chronionego objętego ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022r. poz. 916 ze zmianami).

Inwestycja nie będzie oddziaływała na obszary objęte ochroną jakimi są obszary wodno-błotne, obszary o płytkim zleganiu wód podziemnych, strefy ochronne ujęć wód czy wody powierzchniowe.

W odległości ok. 15 km od miejsca robót w kierunku północnym oddalony jest Park Krajobrazowy Podlaski Przełom Bugu.

W odległości ok. 11 km od miejsca robót w kierunku zachodnim oddalony jest obszar Natura 2000 obszar ptasi Dolina Liwca.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia, jego skalę i charakter, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja inwestycji nie wpłynie także negatywnie na obszary chronione, a w szczególności na gatunki, siedliska przyrodnicze lub gatunki roślin, zwierząt i ich siedlisk, dla których został wyznaczony obszar Natura 2000, ani na pogorszenia integralności tego obszaru lub powiązania z innymi obszarami. Przedsięwzięcie nie spowoduje ponadto utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na funkcję ekosystemu.

#### 10. WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ.

Projektowana inwestycja nie dotyczy drogi zaliczanej do transeuropejskiej sieci drogowej, w związku z powyższym nie ma potrzeby analizowania wpływu planowanej inwestycji na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

11. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ 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.

W obrębie planowanej inwestycji nie zrealizowano w ostatnim czasie i nie planuje się realizacji przedsięwzięć mogących kumulować jakiegokolwiek negatywne oddziaływania. Założeniem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa i usprawnienie ruchu drogowego na drodze powiatowej.

#### 12. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ.

W związku z charakterem wykonywanej inwestycji nie jest możliwe powstanie poważnej awarii czy katastrofy naturalnej. Ryzyko awarii jest niewielkie, gdyż w większości związane jest z pracą przy istniejącym uzbrojeniu. Na przedmiotowym odcinku drogi występuje sieć wodociągowa i telekomunikacyjna, których ewentualne awarie nie powodują jakichkolwiek zagrożeń dla środowiska. Prace przy istniejącym uzbrojeniu będą prowadzone ręcznie.

Na czas wykonywania robót teren budowy zostanie zabezpieczony, wygradzony i oznakowany zgodnie z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu. W czasie robót pojazdy poruszać się będą naprzemiennie jednym pasem ruchu.

#### 13. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO.

W trakcie realizacji każdej inwestycji prowadzona jest gospodarka odpadami.

Przed robotami budowlanymi prowadzone będą roboty przygotowawcze, tj. lokalna rozbiórka (w miejscach przebudowy przepustów) nawierzchni drogi bitumicznej, wraz z podbudową, rozbiórka betonowych elementów przepustów oraz rozbiórka chodnika i zjazdów.

Wg katalogu odpadów - Załącznik do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. (Dz.U. 2020 poz. 10), materiały te zostały sklasyfikowane pod nr:

- 17 01 01 - odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
- 17 01 81 - odpady z remontów i przebudowy dróg
- 17 03 02 - mieszanki bitumiczne inne niż mieszanki zawierające smołę

Przewidywane ilości materiałów uzyskanych z rozbiórki jezdni i przepustów są szczątkowe i nieistotne. Materiały związane z rozbiórką chodników i zjazdów takie jak kostki betonowe zostaną wykorzystane do ponownego wbudowania w te same obiekty.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz.U. 2015 poz. 796) odpady o kodzie:

17 01 01, 17 01 81 mogą być wykorzystywane:

1) do utwardzania powierzchni terenów po dostosowaniu ich składu granulometrycznego do realizacji przedsięwzięcia (przed zastosowaniem poddaje się kruszeniu).

17 03 02 mogą być wykorzystywane:

- 1) do utwardzania dróg, poboczy i placów;
- 2) po wykonanych badaniach mających na celu potwierdzenie spełnienia przez te odpady kryteriów określonych dla odpadów obojętnych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach;
- 3) poza obszarami zalewowymi, w odległości min. 50 cm od najwyższego poziomu wody, który wystąpił w okresie ostatnich 50 lat;
- 4) w odległości min. 60 m od każdego cieku wodnego;
- 5) poza obszarami poddanymi ochronie na podstawie przepisów o ochronie przyrody;
- 6) poza obszarami poddanymi ochronie na podstawie przepisów ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne;
- 7) przez podmioty prowadzące prace budowlane związane z budową lub remontem dróg, poboczy, placów.

Elementy betonowe, gruz rozbiórkowy i destrukty bitumiczny zostaną przewiezione na plac składowy Inwestora lub Wykonawcy po czym zostaną przekruszone i jako gruz o określonej frakcji będzie mógł być w przyszłości wykorzystywany jako element składowy podbudów pod nawierzchnię dróg i placów. Dominującym składnikiem betonu cementowego jak i asfaltowego jest kruszywo naturalne lub łamane w związku z czym

materiał rozbiórkowy w postaci destruktu lub gruzu nie wpłynie negatywnie na środowisko. Przy planowanej inwestycji nie będą wykorzystywane materiały z rozbiórki.

Na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady związane z utrzymaniem stanu technicznego jezdni i poboczny oraz np. z wymianą znaków drogowych. Odpady te będą usuwane przez zarządcę drogi za pośrednictwem wyspecjalizowanych podmiotów.

#### 14. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO.

Elementy obecnego zagospodarowania terenu przeznaczone częściowo do rozbiórki nie są zaliczane do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

#### 15. PODSUMOWANIE OPRACOWANIA.

1) Przedmiotowa inwestycja dotyczy rozbudowy drogi o nawierzchni bitumicznej na odcinku o długości 2.538 km, co wg rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. 2019 poz. 1839 z póź. zm. ), należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

2) Ze względu na lokalny charakter oraz niewielką skalę inwestycji, zasięg jej oddziaływania odnosić się będzie jedynie do placu budowy oraz obszaru bezpośrednio przylegającego. Oddziaływanie w fazie realizacji obiektu tj. hałas, będzie krótkotrwałe, zmienne lokalizacyjnie wraz z postępującymi pracami i nieistotne w stosunku do środowiska.

3) Po wykonaniu nowej nawierzchni drogi oraz usprawnieniu ruchu pojazdów, zmniejszy się obecne oddziaływanie obiektu wynikające z powszechnego użytkowania drogi. Zmniejszy się emisja zanieczyszczeń trafiająca obecnie do środowiska oraz emisja hałasu wynikająca z użytkowania drogi będącej w złym stanie technicznym przez pojazdy silnikowe.

4) Inwestycja nie wpłynie negatywnie na stan wód powierzchniowych. Po wykonaniu nowej nawierzchni odprowadzenie wód opadowych i roztopowych będzie odbywało się w sposób identyczny jak obecnie tj. powierzchniowo na poboczu, zieleńce i lokalne rowy przydrożne, gdzie będą zachodziły naturalne procesy retencji i oczyszczania wód.

5) Biorąc pod uwagę wszystkie możliwe aspekty, należy stwierdzić, iż planowana inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie i nie stworzy jakiegokolwiek zagrożenia dla środowiska naturalnego.

