

Huszelew, dnia 14.09.2023

OŚ.6220.9.12.2023

Decyzja

o środowiskowych uwarunkowaniach

bez oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.), w związku z art. 59 ust. 1 pkt. 2, art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2, art. 72 ust. 1 pkt. 3, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 80 ust. 1 pkt. 1, 2 i 3, art. 82 ust. 1, pkt. 1 lit. a, b, c, d i ust. 2 i 3, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt. 1 i ust. 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. 2023r. poz. 1094), zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 77-78 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. nr 219, poz. 11839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 26.06.2023r. (data wpływu: 26.06.2023r.) Gminy Huszelew, reprezentowanej przez Pana Michała Śledź w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej nr 200124W w miejscowości Huszelew od km 0+000 do km 1+090” położonej na działce 144 w miejscowości Huszelew, gmina Huszelew, powiat łosicki, woj. Mazowieckie w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, po dokonaniu uzgodnień w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia organów opiniujących tj. z Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łosicach oraz Dyrektora Państwowego gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarządy Zlewni w Białej Podlaskiej

stwierdzam

- I. Brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowie drogi gminnej nr 200124W w miejscowości Huszelew od km 0+000 do km 1+090” położonej na działce 144 w miejscowości Huszelew, gmina Huszelew, powiat łosicki, woj. Mazowieckie

- II. Określić istotne warunki korzystania ze środowiska fazy realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w następującym zakresie:
 1. Przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody.
 2. W trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew przeznaczonych do adaptacji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą.

3. Zaplecze budowy (park maszynowy, bazy i miejsca składowania odpadów/materiałów) należy zorganizować na terenie utwardzonym. Zakazuje się składowania materiałów budowlanych pod koronami drzew przeznaczonych do adaptacji.

4. Bezpośrednio przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdy zaistnieje taka konieczność należy umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, z zastosowaniem przepisów odrębnych.

5. Podczas prowadzenia prac należy zabezpieczyć wykopy w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt.

6. wszelkie prace w obrębie planowanej inwestycji wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw;

7. zaplecze budowlane oraz miejsca postoju maszyn na etapie realizacji inwestycji zlokalizować na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi;

6. na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych przewoźnych toalet; ww. zbiorniki systematycznie opróżniać (nie można dopuścić do ich przepełnienia) przez uprawniony do tego celu podmiot, a ich zawartość wywozić do oczyszczalni ścieków;

UZASADNIENIE

W dniu 26 czerwca 2023r. Gmina Huszlew reprezentowana przez Pana Michała Śledź zwróciła się z wnioskiem do Wójty Gminy Huszlew o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowie drogi gminnej nr 200124W w miejscowości Huszlew od km 0+000 do km 1+090” położonej na działce 144 w miejscowości Huszlew, gmina Huszlew, powiat łosicki, woj. Mazowieckie.

Do wniosku dołączona została Karta Informacyjna Przedsięwzięcia opracowana przez Pana Michała Śledzia, o której mowa w art. 62a 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. 2023r. poz. 1094).

Po zapoznaniu się z dokumentacją w przedmiotowej sprawie ustalono, że planowana inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w §3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.

2023r. poz. 1094), dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane.

W procesie ustalania kręgu Stron stwierdzono, że Stron jest powyżej 10, zatem w niniejszej sprawie zastosowanie ma przepis art. 49 k.p.a. i art. 74 ust. 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.

Następnie zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2023 roku, poz. 775 ze zm.) obwieszczeniem znak OŚ.6220.9.1.2019 z dnia 06.07.2023 roku zostało wszczęte postępowanie w przedmiotowej sprawie. O wszczęciu postępowania zostały powiadomione strony indywidualnie.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 03 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 2023 roku poz. 1094 ze zm.) Wójt Gminy Huszlew pismem z dnia 06.07.2023 roku wystąpił o wyrażenie opinii dotyczącej obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ewentualnie określenie zakresu raportu dla planowanego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łosicach oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Lublinie.

W dniu r wpłynęła OPINIA SANITARNA stwierdzająca, że nie ma obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w przedmiotowej sprawie. O wydaniu opinii sanitarnej przez Wójt Gminy Huszlew poinformował w formie publicznego obwieszczenia w dniu 21.07.2023r.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie zawiadomiło o wyznaczeniu nowego terminy załatwienia sprawy tj. do 4 sierpnia 2023r.

W dniu 9 sierpnia 2023r. wpłynęła opinia Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych , o których mowa w ustawie Prawo Wodne. O wydaniu opinii przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie poinformowano obwieszczeniem w dniu 10 sierpnia 2023r.

W dniu 21 sierpnia 2023r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem znak WOOS-I.4220.997.2023.MŚ wydał postanowienie w którym wyraził opinię iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływań na środowisko.

Wójt Gminy w Huszlewie OBWIESZCZENIEM z dnia 22.08.2023r. zawiadomił o otrzymanym postanowieniu RDOS w Warszawie i o możliwości zapoznania się z jego treścią w siedzibie Urzędu Gminy w Huszlewie. Obwieszczenie wywieszono zostało w miejscowości planowanej inwestycji, na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Huszlew oraz na stronie internetowej Gminy Huszlew – BIP.

W dniu 23.08.2023r. w formie publicznego obwieszczenia poinformowano o zakończeniu postępowania oraz o możliwości zapoznania się z całością materiału dowodowego zebranego w sprawie o wydanie decyzji środowiskowej oraz składania uwag i wniosków w tej sprawie.

W wyznaczonym terminie do Urzędu Gminy w Huszlewie nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi w tej sprawie.

Po analizie zgromadzonego materiału dowodowego, raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzupełnienia do raportu ooś, postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łosicach oraz Opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni Biała Podlaska, mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie będzie w sposób znaczący negatywnie oddziaływać na środowisko i postanowiono jak w sentencji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma charakteru samoistnego, co oznacza, iż wyłącznie na jej podstawie żadne przedsięwzięcie nie może zostać zrealizowane. Jest to bowiem decyzja wstępna określająca jedynie pewien zakres uwarunkowań dla określonych przedsięwzięć, zaś Inwestor dla możliwości realizacji inwestycji zobowiązany jest uzyskać decyzję, koncesję lub zezwolenie wskazane w ustawie o OOŚ.

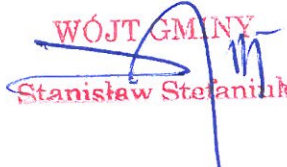
Informacja o niniejszej decyzji umieszczona została w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie.

Na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy OOŚ, organ prowadzący postępowanie w przedmiotowej sprawie zawiadamia strony w trybie art. 49 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego, w związku z czym niniejsze obwieszczenie zostaje podane stronom do wiadomości przez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Huszlew oraz wywieszenie na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Huszlew w miejscowości Huszlew.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Siedlcach, za pośrednictwem Wójta Gminy Huszlew, w terminie 14 dni od daty doręczenia niniejszej decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się prawomocna.

WÓJT GMINY

Stanisław Stefaniuk

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują :

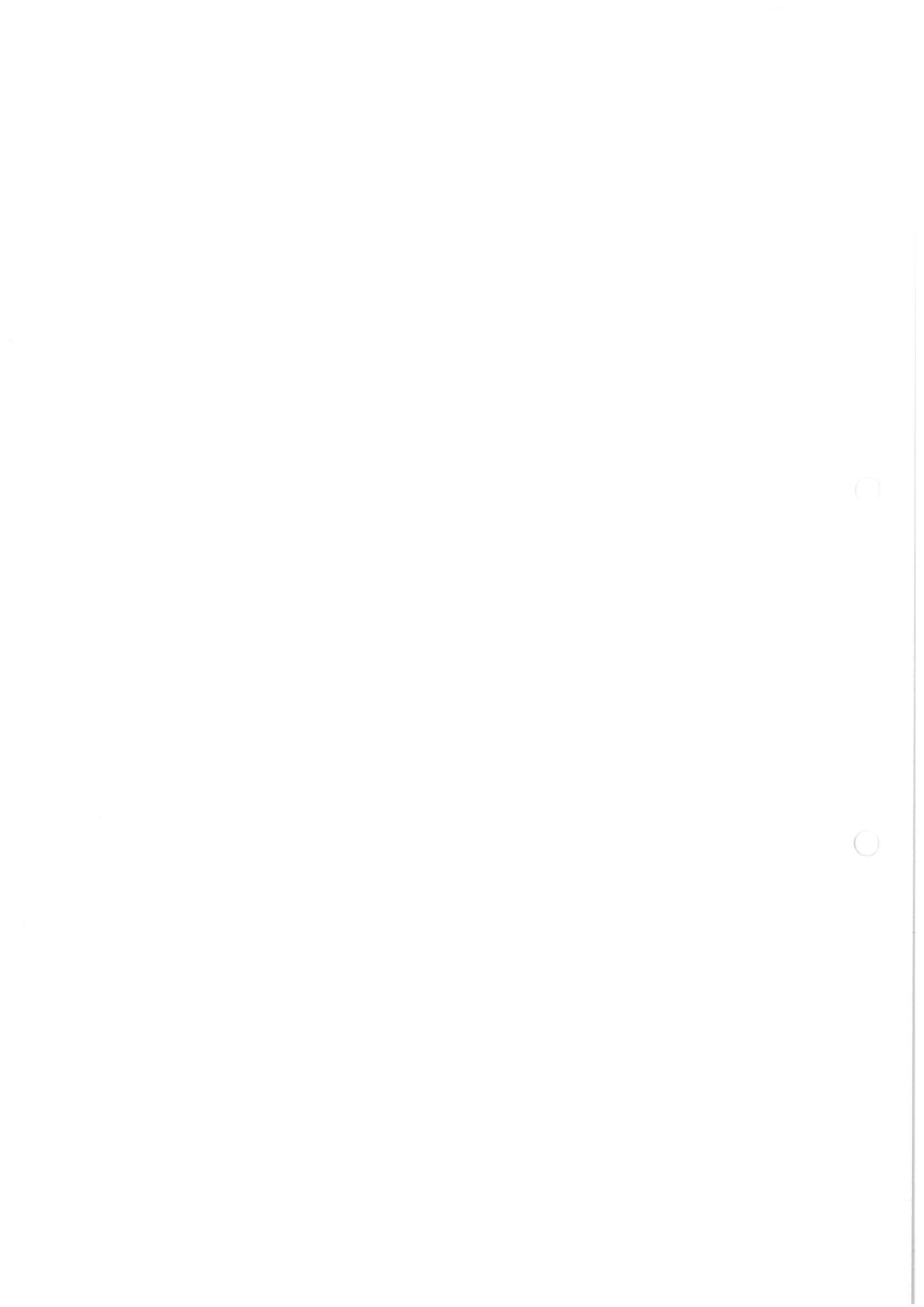
1. Gmina Huszlew za pośrednictwem: Pana Michała Śledzia

Rogoźnica 105c, 21-560 Międzyrzec Podlaski

2. Strony postępowania - w formie publicznego obwieszczenia
3. A/a

Do wiadomości :

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



CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej 200124W relacji dr. powiatowa 2034W (Łuzki- gr. województwa) – Bronin - dr. gminna 200105W (Huszlew - Kobylany) na dz. o nr ewid. 144 w m. Huszlew od km 0+000 do km 1+090, gm. Huszlew.

W ramach planowanych prac przewiduje się wykonanie poszerzenia jezdni do uzyskania stałej szerokości nawierzchni jezdni, wykonanie korekty przebiegu osi jezdni w celu wypośrodkowania drogi względem pasa drogowego, wykonanie mijanek na projektowanym odcinku drogi, wykonanie poboczy wzmocnionych kruszywem łamanym, wykonanie towarzyszących tym elementom robót ziemnych (wykopy i nasypy) oraz wykonanie oznakowania pionowego.

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

1.1. Rodzaj i skala przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie wg rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) można zaliczyć do § 3 ust. 1 pkt 62 „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie

Podstawowe dane dotyczące planowanego przedsięwzięcia:

- klasa drogi: D,
- kategoria ruchu - KR1
- długość projektowanego odcinka drogi: 1090 m,
- podstawowa szerokość jezdni: 3,5 m
- szerokość jezdni w miejscu mijanki: 5,0 m
- podstawowa szerokość poboczy: 0,75 m
- szerokość poboczy w miejscu mijanki: 0,50 m

1.2. Usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na działce o nr geod. 144, obręb 0006 Huszlew, gmina Huszlew, powiat łosicki

1.3. Stan istniejący

Omawiany odcinek drogi przebiega w terenie zabudowanym. Tereny przyległe do drogi to tereny rolnicze, oraz tereny zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej. Początek zakresu projektowanej drogi założony jest na granicy działki o nr ewid. 144 z granicą działki drogi powiatowej 2034W przy skrzyżowaniu z ww. drogą powiatową. Droga gminna posiada połączenie komunikacyjne z drogą gminną nr 200105W, jednak na przebudowywanym odcinku droga jest utwardzona, a na dalszej jej części jest drogą gruntową.

W chwili obecnej na całym odcinku droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej (powierzchniowe utrwalenie) o szerokości od 2,7-3,8 m. Na całym odcinku drogi występują nieliczne urządzone zjazdy na posesje i na drogi boczne, brak jest wydzielonych ciągów pieszych, rowerowych, zatok autobusowych.

W chwili obecnej droga stanowi mało uczęszczany dojazd do posesji i pól rolnych.

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

Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. W pasie drogowym brak jest zakrzaczeń oraz drzew. Lokalnie zakrzaczenia i pojedyncze drzewa przylegają lub są zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie do granicy pasa drogowego. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp i zieleńców zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane poza pasem drogowym. Przy planowaniu przebiegu drogi w planie uwzględniono potrzebę zachowania istniejącego drzewostanu, nie planuje się usunięcia drzew.

2.1. Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP)

Analizowane przedsięwzięcie znajduje się w zasięgu obszaru jednolitej części wód powierzchniowych: PL RW20001026714449 (europejski kod jednolitej części wód).

wód powierzchniowych- Rzecznych o nazwie: „Krzywula”, w bliskim sąsiedztwie z ciekim wodnym o identyfikatorze hydrograficznym cieków nr 267144411 o nazwie „Krzywula do dopł. spod Liwek (p)”, położonym ok 1,00 km od projektowanej inwestycji.

Przedmiotowa inwestycja nie koliduje oraz nie przylega do ujęć wód podziemnych oraz nie koliduje ze strefami ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód podziemnych, a także do nich nie przylega. Najbliżej zlokalizowanym ujęciem wód podziemnych na cele zaopatrzenia ludności wodociągiem, jest ujęcie gminne zlokalizowane w m. Huszlewie, w odległości około 1,0 km na południe od planowanej przebudowy drogi i m. Kownaty w kierunku południowym w odległości około 4,5 km od planowanej inwestycji, strefa bezpośredniej ochrony w obu przypadkach wynosi 10m, strefy pośredniej nie ustalono.

2.2. Jednolite części wód podziemnych (JCWPd)

Obszar analizowanej inwestycji leży na obszarze regionu wodnego Środkowej Wisły, gdzie wydzielono 90 Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd). Omawiana inwestycja znajduje się na terenie Nr 67 JCWPd (europejski kod jednolitej części wód PLGW200067). Wskazana JCWPd usytuowana jest w obrębie Regionu Środkowej Wisły.

2.3. Wykorzystywanie zasobów naturalnych

Do realizacji przedsięwzięcia mogą być użyte materiały do wykonania nasypów w postaci piasków, żwirów pozyskane z pobliskich kopalni piasku i żwiru dopuszczonych do eksploatacji. Planuje się również wykorzystanie istniejącej ziemi urodzajnej do humusowania skarp i terenu materiału uzyskanego z wykopów.

2.4. Emisja i występowanie innych uciążliwości

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodować dodatkowych emisji spalin, natomiast planowane przedsięwzięcie w zasadniczy sposób poprawi bezpieczeństwo ruchu. Nie wystąpią żadne uciążliwości z realizacji przedsięwzięcia.

2.5. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii

Istnieje zawsze ryzyko wystąpienia awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej, dlatego w trakcie realizacji przedsięwzięcia ważne jest utrzymanie reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu, kontroli robót, kontroli w zakresie BHP.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia t.j. przebudowa drogi - roboty związane z realizacją jak i późniejsze użytkowanie, eksploatacja powoduje, że wystąpienie ryzyka poważnej awarii jest znikome.

2.6. Przedstawienie usytuowania inwestycji względem obszarów chronionych

2.6.1 Parki narodowe - odległości 100km od projektowanej drogi nie ma zlokalizowanych parków narodowych.

2.6.2 Rezerwaty przyrody

- rezerwat „Chmielinne” w odległości ok. 12,9 km od planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest na terenie Gminy Leśna Podlaska, powiat bialski
- rezerwat „Stary Las” w odległości powyżej 20 km od planowanego przedsięwzięcia, na terenie gminy Konstantynów, powiat bialski,
- rezerwat „Liski” – gmina Drelów, powiat bialski.

2.6.3 Parki krajobrazowe

- Park Krajobrazowy „Podlaski Przełom Bugu- otulina” w odległości ok. 14 km w kierunku północno- wschodnim
- „Podlaski Przełom Bugu” w odległości 17,50 km w kierunku północno- wschodnim.

2.6.4 Obszary Chronionego Krajobrazu

Najbliżej położony jest Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu położony w odległości około 19 km w kierunku północnym oraz 21 km od Dolina Bugu w kierunku północnym.

2.6.5 Obszary Natura 2000.

Najbliżej położonym obszarem NATURA 2000 jest obszar PLB 140002 Dolina Liwca (ok. 14 km w kierunku zachodnim) oraz PLB 140001 Dolina Dolnego Bugu w kierunku wschodnim.

2.6.6 Obszary wodno-błotne

Najbliżej położone obszary wodno-błotne zlokalizowane są na terenie Polesia Lubelskiego, ze względu na odległość nie kolidują i znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania.

2.6.7 Pomnik przyrody

Na terenie gminy Huszlew na działce nr 76/2 występuje drzewo – lipa drobnolistna występująca jako pomnik przyrody, jednak znajduje się w odległości 1km od planowanej inwestycji. Ponadto, na terenie Nadleśnictwa Sarnaki, leśnictwa Huszlew, oddz. 406 h- obecnie 406 f w odległości 1,30 km od planowanej inwestycji występuje drzewo - sosna zwyczajna będąca pomnikiem przyrody. Pozostałe pomniki przyrody występują w odległościach większych niż 2,5 km od planowanej inwestycji. Nie kolidują z planowaną inwestycją, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

2.6.8 Stanowiska dokumentacyjne

Najbliższe stanowisko dokumentacyjne położone jest w odległości 22 km – „Wychodnia głazów Mierzvice” na terenie gminy Sarnaki.

2.6.9 Użytki ekologiczne

Najbliżej zlokalizowany użytek ekologiczny – śródleśne bagno, jest w odległości 4,5 km na terenie gminy Stara Kornica.

2.6.10 Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe

Najbliżej zlokalizowany zespół przyrodniczo – krajobrazowy to w oddalony od inwestycji o 24km zespół „Głogi” na terenie Gminy Mielnik. Inwestycja nie będzie kolidować z zespołami przyrodniczo - krajobrazowymi, ponadto formy te znajdują się poza zasięgiem potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

2.6.11 Usytuowanie przedsięwzięcia na tle korytarzy migracji zwierząt

Przez obszar gminy Huszlew przebiega na niewielkim obszarze krajowy korytarz ekologiczny Lasy Łochowskie - Lasy Chotyłowskie KPnC-3A łączący się z korytarzem Lasy Chotyłowskie KPnC-3D. Projektowana droga nie jest zlokalizowana w w/w korytarzu. Odległość od proj. inwestycji do granic korytarzu wynosi 6,5km.

2.8. Ocena planowanego przedsięwzięcia na różnorodność biologiczną

Planowana inwestycja polega wyłącznie na przebudowie istniejącej dotychczas drogi gminnej w m. Huszlew oraz dostosowaniu jej parametrów do obowiązujących przepisów. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na różnorodność biologiczną tego obszaru. W wyniku realizacji omawianej inwestycji nie będzie dochodziło do zabijania i niszczenia gatunków chronionych, dzięki czemu nie będzie ona wpływać na ich liczebność i kondycję populacji. Przebudowa drogi po istniejącym od wielu lat ciągu posiadającym utrwalony i utrzymywany szlak drogowy, jak również niewielki odcinek planowanej do przebudowy drogi - około 1,09 km, nie przyczyni się do braku dodatkowej utraty siedlisk, ich fragmentacji oraz zaburzeniu pełnionych przez siedlisko funkcji. Dzięki zastosowaniu proponowanych rozwiązań chroniących środowisko planowana inwestycja nie będzie wpływać negatywnie na ekosystemy kluczowe dla cennych gatunków.

3. Rodzaj technologii

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

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

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z betonu asfaltowego z wykorzystaniem istniejącej jezdni jako podbudowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2%, lokalnie przewiduje się pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne – 2%, pochylenia poprzeczne poboczy – 6-8 %. Niweleta jezdni, dostosowana do istniejącej nawierzchni jezdni oraz istniejącego zagospodarowania terenu.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejącej dotychczas drogi gminnej w m. Huszlew, możliwe jest rozważenie następujących wariantów przedsięwzięcia: Wariant „bezinwestycyjny” - polegający na nie podjęciu realizacji przedsięwzięcia oraz wariant „inwestycyjny”.

„Wariant bezinwestycyjny”

Wariant ten polega na braku realizacji planowanego przedsięwzięcia i pozostawieniu drogi w aktualnym stanie. W wyniku realizacji wariantu zerowego funkcjonować będzie obecny układ drogowy, a wszelkie działania związane z tym wariantem polegać będą na bieżącym utrzymaniu istniejącej drogi, co bez podnoszenia i poprawy parametrów technicznych okazać się może niewystarczające.

Brak realizacji przedsięwzięcia skutkował będzie pogarszaniem się stanu technicznego drogi, co w konsekwencji zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, niesie ryzyko wzrostu wypadków i zdarzeń drogowych oraz przyczynia się również do wyższego poziomu emitowanych dźwięków od ruchu samochodowego, a także do wzrostu zanieczyszczenia powietrza w otoczeniu drogi.

„Wariant inwestycyjny” - najkorzystniejszy dla środowiska

Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest przyjęty do realizacji wariant związany z przebudową istniejącej dotychczas drogi gminnej w m. Huszlew. Przebudowa analizowanego odcinka drogi (zmiana nawierzchni) wpłynie na poprawę stanu nawierzchni jezdni, poprawę płynności ruchu, poprawę bezpieczeństwa ruchu, komfortu dojazdu do zabudowań i pól. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się także do poprawy klimatu akustycznego i jakości powietrza atmosferycznego w otoczeniu drogi. Ponadto poprawa odwodnienia sprawi poprawę funkcjonowania drogi.

W związku z powyższym uznać można, że wariant proponowany przez inwestora, zakładający „Przebudowę drogi gminnej nr 200124W na dz. o nr ewid. 144 w m. Huszlew” na rozpatrywanym odcinku jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, a jego realizacja zasadna i konieczna.

Zagospodarowanie terenu oraz istniejąca szerokość pasa drogowego, oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę drogi po nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (wydłużenie ciągu drogi), przyrodnicze (zmiany w środowisku przyrodniczym i sposobie użytkowania terenów), gospodarcze (wyłączenia gruntów z gospodarki rolnej) a także społeczne przemawiają za tym, by omawiane ciągi komunikacyjne zachowały istniejący zasadniczy przebieg, ponieważ łączą się z innymi ciągami dróg. Wariant proponowany przez wnioskodawcę pozwala na ograniczenie uciążliwości do minimum. Inwestycje zaprojektowano zgodnie z ergonomią produkcji opartej o znaczne reżimy technologiczne i sanitarne.

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.

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

5.1 W fazie realizacji przedsięwzięcia

Do wykonania omawianego przedsięwzięcia zostaną wykorzystane i wbudowane następujące materiały:

- woda - w trakcie przebudowy do celów technologicznych: 30 m³,
- beton asfaltowy - ok. 492 Mg,
- emulsja asfaltowa – ok. 3,2 Mg
- kruszywo łamane - ok. 776 m³,
- paliwa - w trakcie przebudowy:
- olej napędowy: 3 Mg,
- etylina: 0,5 Mg.

Przewidziane do wykorzystania materiały budowlane będą posiadać atesty bądź aprobaty techniczne dopuszczające je do zastosowania w budownictwie i nie będą wpływać negatywnie na środowisko bądź zdrowie ludzi.

Ponadto na potrzeby realizacji projektu wykorzystywana będzie woda oraz paliwa napędowe niezbędne do pracy wykorzystywanego przy realizacji przedsięwzięcia sprzętu budowlanego.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane znaczne ilości materiałów, surowców, paliw czy też wody. Materiały, surowce wykorzystywane na etapie eksploatacji związane będą w głównej mierze z zimowym utrzymaniem obiektu. Będą to przede wszystkim środki zapobiegające oblodzeniu w postaci piasku, których wykorzystywana ilość jest trudna do oszacowania, gdyż uzależniona jest od panujących warunków atmosferycznych.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

W *trakcie realizacji* robót związanych z przebudową wymienionego odcinka drogi nie nastąpi zanieczyszczenie środowiska ponad normy wynikające z emisji spalin sprzętu do robót drogowych. Wykonawca robót zostanie zobowiązany warunkami technicznymi /SST/ wykonania tego zadania do używania sprawnego sprzętu, nie powodującego wydzielania nadmiernego hałasu i spalin oraz nie zanieczyszczającego terenów wyciekami produktami ropopochodnymi. Pojazdy przewożące te materiały stosować będą opończe w celu uniknięcia pylenia i ograniczenia emisji zanieczyszczeń do środowiska. Warunki będą egzekwowane przez nadzór inwestorski Zamawiającego. Ponadto przewiduje się, iż w *trakcie eksploatacji* przebudowanego w/w odcinka drogi, w wyniku uzyskania poprawy równości nawierzchni, i w istocie polepszenia się warunków jezdnych, wielkość emisji zanieczyszczeń od poruszających się po nim pojazdów mechanicznych powinna zostać zasadniczo zmniejszona.

6.1 W zakresie hałasu

W trakcie realizacji robót drogowych mogą występować okresowe nasilenie hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz sprzętu budowlanego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie się cechował niskim poziomem uciążliwości.

W czasie eksploatacji nie przewiduje się przekroczenia normatywnych wielkości hałasu emitowanego do środowiska.

6.2 W zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza

Na etapie realizacji inwestor zamierza:

- zachować dbałość o należyłą jakość sprzętu,
- właściwą organizację prac budowlanych,
- stosować zabezpieczenia przed emisją /oponcze, plandeki/, w przypadku transportu masy bitumicznej,
- przestrzegać obowiązujących zasad transportu materiałów pyłących.

Podczas eksploatacji należy poddawać nawierzchnię drogi okresowemu czyszczeniu.

6.3 W zakresie ochrony szaty roślinnej

Celem ograniczenia możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań w trakcie realizacji na szatę roślinną roboty budowlane w sąsiedztwie drzew prowadzić należy zachowując środki ostrożności takie jak; zabezpieczenie pni drzew przed urazami mechanicznymi, w obrębie bryły korzeniowej prace wykonywać ręcznie a w okresie zimowym prace w obrębie bryły korzeniowej wykonywać w jak najkrótszym czasie. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań w trakcie eksploatacji na szatę roślinną podczas zimowego utrzymania drogi nie należy przekraczać w jednym okresie zimowym następujących ilości środków chemicznych:

1kg/m² powierzchni jezdni podczas zimy o przeciętnych warunkach atmosferycznych,

2kg/m² podczas zim o wyjątkowo niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

6.4 W zakresie emisji odpadów

W celu ograniczenia na etapie realizacji do minimum potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami, Inwestor planuje podjąć następujące działania:

- teren pod zaplecze budowy zostanie utwardzony lub zostanie usytuowany na terenie już utwardzonym,
- do wykonania robót budowlanych, będą dopuszczone wyłącznie sprawne technicznie maszyny i urządzenia, bez śladów wycieku płynów eksploatacyjnych,
- zaplecze budowy będzie wyposażone w następujące elementy:
 - * szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych,
 - * przenośną, szczelną kabinę sanitarną,

- * sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych,
- * szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia zużytego sorbentu,
- * pojemnik do gromadzenia zmieszanych odpadów komunalnych.

Na *etapie eksploatacji* w celu ograniczenia do minimum potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami zarządca drogi dopilnuje, aby sposób postępowania z odpadami z ewentualnego czyszczenia jezdni, pielęgnacji przydrożnej zieleni, w tym z koszenia poboczy, sprzątania pasa drogowego, był zgodny z ustawą o odpadach.

6.5 W zakresie ochrony wód

Na *etapie realizacji* Inwestor planuje zastosowanie następujących rozwiązań techniczno-organizacyjnych, w celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji, tj.:

- teren pod zaplecze budowy zostanie utwardzony lub zostanie usytuowany na terenie wcześniej utwardzonym,
- do wykonania robót budowlanych dopuszczone będą wyłącznie sprawne technicznie maszyny i urządzenia, bez śladów wycieku płynów eksploatacyjnych,
- zaplecze budowy będzie wyposażone w następujące elementy:
 - * szczelny oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych,
 - * przenośną szczelną kabinę sanitarną,
 - * sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych,
 - * szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia zużytego sorbentu.

Na *etapie eksploatacji* celem ograniczenia do minimum oddziaływania odprowadzanych wód z pasa drogowego na wody powierzchniowe i pośrednio gruntowe Inwestor planuje wykonywać następujące czynności:

- * poddawać nawierzchnię jezdni okresowemu czyszczeniu,
- * regularnie wykaszć trawiaste pobocza i skarpy z pozostawieniem trawy o wysokości około 10 cm.

6.6 W zakresie ochrony przyrody

Podczas realizacji celem ograniczenia do minimum oddziaływania robót drogowych na środowisko przyrodnicze, Inwestor podejmie następujące czynności: *usunięcie krzaków będzie się odbywało poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do 15 marca lub po wcześniejszym wykluczeniu obecności gniazd przez specjalistę ornitologa.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii

przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

7.1 Oddziaływanie na klimat akustyczny

W *fazie realizacji* przedmiotowej inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie, głównie na terenach objętych ochroną akustyczną (zabudowa jednorodzinna i zagrodowa), mogą wystąpić zagrożenia emisją nadmiernego hałasu do środowiska. Emisja hałasu w czasie budowy związana będzie z procesem technologicznym.

Sprzęt budowlany oraz środki transportu wykorzystywane przy robotach związanych z przebudową drogi, powodują emisję hałasu o poziomie 80-110 dB(A). Uciążliwości te będą najbardziej odczuwane w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących zabudowań.

Powstający hałas nie będzie kumulował się w środowisku i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W *fazie eksploatacji* źródłami hałasu będą pojazdy przemieszczające się po drodze. Przyczyną powstawania hałasu jest: praca silników pojazdów, zespołów napędowych, układów wydechowych spalin, oraz toczenie się kół po nawierzchni jezdni.

Poziom hałasu w punkcie obserwacji zależy od:

- * odległości obserwacji od trasy komunikacyjnej,
- * charakteru pokrycia terenu,
- * kąta widzenia źródeł hałasu,
- * stopnia ekranowania (wykopy, nasypy, budynki, pasy zieleni),
- * czynników meteorologicznych przede wszystkim gradientu temperatury, kierunku i prędkość wiatru, ale też wilgotności powietrza.

Z uwagi jednak na ruch lokalny oraz parametry tych dróg nie przewiduje się przekroczenia obecnie obowiązujących, dopuszczalnych poziomów hałasu na przylegających do projektowanego pasa drogowego terenach chronionych akustycznie /tereny zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej/. Biorąc powyższe pod uwagę przewiduje się, że eksploatacja przedmiotowej drogi /tak jak w chwili obecnej/, nie będzie powodowała negatywnego oddziaływania na tereny objęte ochroną akustyczną.

7.3 Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

Podczas prac związanych z realizacją inwestycji emitowane będą do powietrza zanieczyszczenia gazowe i pyłowe.

Zasięg oddziaływania poszczególnych źródeł emisji niezorganizowanej jest ograniczony przestrzennie do miejsca lokalizacji źródła emisji i jego bezpośredniego otoczenia. Źródła emisji znajdują się tuż przy powierzchni ziemi i ich rozpraszanie jest utrudnione. Stężenia zanieczyszczeń zależne będą od warunków meteorologicznych Wymienione wyżej zanieczyszczenia mają ograniczone działanie czasowe i nie spowodują trwałych zmian w środowisku.

7.3.1 Ocena oddziaływania na powietrze atmosferyczne

Zasadniczym kryterium oceny oddziaływania inwestycji na powietrze atmosferyczne jest dotrzymanie warunków stężeń dopuszczalnych w powietrzu.

Biorąc powyższe pod uwagę, eksploatacja przedmiotowej drogi gminnej po przebudowie, nie będzie powodowała negatywnego oddziaływania na otaczający ją teren w wyniku emisji zanieczyszczeń do powietrza, ponieważ zwiększy się płynność i wygoda jazdy po tej drodze.

7.4 Gospodarka odpadami

Odpady wytwarzane podczas całego *etapu realizacji* będą regularnie odbierane przez podmiot posiadający stosowane pozwolenia na odbiór odpadów komunalnych.

Na *etapie eksploatacji* omawianej drogi będą wytwarzane następujące odpady, które będą generowane w trakcie następujących czynności i zdarzeń:

- pielęgnacja przydrożnej zieleni,
- czyszczenie powierzchni jezdni,
- sprzątanie pasa drogowego,
- wymiana pionowych znaków drogowych,
- wypadki i zdarzenia drogowe.

Oddziaływanie na środowisko wytworzonych w trakcie eksploatacji odpadów nie będzie miało charakteru oddziaływania znaczącego. W celu ograniczenia do minimum potencjalnych, negatywnych oddziaływań związanych z gospodarką odpadami zarządca drogi dopilnuje żeby sposób postępowania z odpadami z ewentualnego czyszczenia jezdni, pielęgnacji przydrożnej zieleni, sprzątania pasa drogowego był zgodny z ustawą o odpadach .

7.5 Gospodarka wodno-ściekowa

Zgodnie z podziałem na jednolite części wód podziemnych, teren planowanej przebudowy położony jest w całości w obrębie jednostki Nr JCWPd 67 o powierzchni 5181,6 km², region Środkowa Wisła, województwo mazowieckie i lubelskie, powiat m.in. bialski. Głębokość występowania wód słodkich: strefa aktywnej wymiany wód w obrębie kredy sięga do 120 m p.p.t.. Na obszarze JCWPd 67 nie występują zanieczyszczenia wód podziemnych, wody są dobrej jakości i wymagają na ogół prostego uzdatnienia. Jednostka charakteryzuje się nadwyżką zasobów wód podziemnych w odniesieniu do wielkości poboru, wynoszącego około 13 % wielkości zasobów. Jednostka nie jest zagrożona nieosiągnięciem dobrego stanu ilościowego i chemicznego.

Cele środowiskowe dla jednolitych części wód podziemnych (ustalone na mocy art. 4 „Ramowej Dyrektywy Wodnej”):

- zapobieganie dopływowi lub ograniczanie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych,
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem, a zasilaniem wód podziemnych,
- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego wskutek działalności człowieka.

Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu. Teren planowanej inwestycji położony jest w pobliżu obszaru występowania Głównego Zbiornika Wodnego

„Subzbiornik Podlasie” Nr 224 znajdującego się pod powierzchnią ziemi, gromadzącego wody podziemne i spełniającego kryteria jakościowe i ilościowe. Przedmiotowa inwestycja nie koliduje oraz nie przylega do ujęć wód podziemnych oraz nie koliduje ze strefami ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód podziemnych, a także do nich nie przylega.

Najbliższym zlokalizowanym ujęciem wód podziemnych na cele zaopatrzenia ludności wodociągiem, jest ujęcie gminne zlokalizowane w m. Huszlewie, w odległości około 1,0 km na południe od planowanej przebudowy drogi i m. Kownaty w kierunku południowym w odległości około 4,5 km od planowanej inwestycji, strefa bezpośredniej ochrony w obu przypadkach wynosi 10m, strefy pośredniej nie ustalono.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły obszar planowanej inwestycji położony jest w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) RW20001026714449, jest to jednolita część wód o długości 48,5 km i powierzchni zlewni 116 km². Jest to naturalna część wód o umiarkowanym stanie ekologicznym, niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Zgodnie z oceną stanu na podstawie oceny stanu GIOŚ 2014-2019 i oceny eksperckiej (wg klasyfikacji obowiązującej od 1 stycznia 2022 r.), w/w część wód posiada następującą charakterystykę:

- klasa elementów biologicznych – klasa II,
- klasa elementów hydromorfologicznych - nie badano,
- klasa elementów fizykochemicznych - spełnienie wymagań załącznika 11 z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25.06.2021 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz.U. 2021 poz. 1475)
- stan i potencjał ekologiczny - umiarkowany stan ekologiczny
- stan jcwp - zły stan wód.

Cele środowiskowe dla jednolitych części wód powierzchniowych (ustalone na mocy art. 4 „Ramowej Dyrektywy Wodnej”):

- dla jednolitych części wód, będących obecnie w bardzo dobrym stanie/potencjale ekologicznym, celem środowiskowym jest i będzie utrzymanie tego stanu/potencjału,
- dla naturalnych części wód celem będzie osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego, dla silnie zmienionych i sztucznych części wód - co najmniej dobrego potencjału ekologicznego,
- w obydwu przypadkach, w celu osiągnięcia dobrego stanu/potencjału, konieczne będzie dodatkowo utrzymanie co najmniej dobrego stanu chemicznego.

7.5.1 Koncepcja odwodnienia drogi.

Droga odwadniana będzie podobnie jak w stanie istniejącym - powierzchniowo, wody opadowe dzięki zastosowaniu odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, będą spływały częściowo na pobocza i skarpy a za ich pośrednictwem do zieleńców i naturalnych cieków. Wody będą infiltrowały do gruntu na terenie istniejącego pasa drogowego. Taki sposób odwodnienia jest możliwy ze względu na korzystne warunki gruntowo - wodne na terenie i w obrębie planowanej budowy.

7.5.2 Emisja ścieków

Głównym źródłem powstawania ścieków na *etapie realizacji*, będzie funkcjonowanie zaplecza przebudowy i powstające w związku z tym ścieki bytowe. Ilość ścieków bytowych wyniesie ok. 4 m³. Ścieki będą gromadzone w szczelnej, przenośnej kabinie sanitarnej, usytuowanej na terenie placu budowy. Wywozem ścieków będzie zajmowała się firma świadcząca usługi związane z wypożyczaniem kabin sanitarnych.

Zaplecze przebudowy wyposażone będzie w następujące elementy:

- szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia opakowań po płynach eksploatacyjnych maszyn i urządzeń budowlanych,
- przenośną szczelną kabinę sanitarną,
- sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń budowlanych, szczelny, oznakowany pojemnik do gromadzenia zużytego sorbentu.

Ścieki deszczowe spełniają powyższe wartości stężeń. Ponadto nie będzie odwadniania systemem szczelnej i zamkniętej kanalizacji deszczowej. Biorąc powyższe pod uwagę odprowadzane wody opadowe i roztopowe nie podlegają obowiązkowi podczyszczenia przed odprowadzeniem do środowiska.

8. 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 oddalenie od granic państwa, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

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

Przedmiotowa droga nie znajduje się w transeuropejskiej sieci drogowej. Planowana inwestycja wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa i poprawi komunikację z mieszkańcami gm. Huszlew. Z przedmiotowej drogi brak jest dostępu do dróg krajowych będących w 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

Zakres planowanego przedsięwzięcia nie powoduje ryzyka skumulowania oddziaływań na etapie realizacji – inwestycja prowadzona będzie przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i minimum uciążliwości. W zasięgu oddziaływania przedmiotowej inwestycji nie są realizowane przedsięwzięcia drogowe, które mogłyby powodować kumulowanie się oddziaływań. Oddziaływania skumulowane planowanego przedsięwzięcia z przedsięwzięciami już funkcjonującymi dotyczyć mogą głównie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu do środowiska. Wszelkie oddziaływania będą mieścić się w granicach obowiązujących norm. Największe stężenia zanieczyszczeń oraz poziom hałasu będzie koncentrować się przy źródle emisji, wraz ze wzrostem odległości od tych źródeł

będzie ulegał zmniejszaniu. Przyjęta technologia pozwala na ograniczenie ewentualnych negatywnych wpływów przedsięwzięcia na środowisko naturalne.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Przedmiotowa działalność prowadzona będzie zgodnie z dokumentacją projektową, zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej oraz przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Roboty realizowane będą w terenie otwartym i leśnym, niezabudowanym, równinnym, z uwagi na charakter drogi lokalny, gospodarczy, zaprojektowane prace budowlane nie są skomplikowane.

Zagrożeniem *na etapie realizacji* mogą być awarie sprzętu budowlanego powodujące nadmierną emisję zanieczyszczeń do atmosfery, możliwość uszkodzenia istniejącego uzbrojenia podziemnego, zanieczyszczenie gruntów i wód substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z eksploatowanych pojazdów mechanicznych. Celem zapobieżenia tego typu awariom i zmniejszeniu ich skutkom należy używać tylko maszyn i sprzętu sprawnego technicznie, przed rozpoczęciem prac należy dokładnie zlokalizować istniejące uzbrojenie podziemne i ewentualnie odpowiednio zabezpieczyć.

Na *etapie eksploatacji* w związku z użytkowaniem drogi mogą wystąpić zagrożenia dla środowiska powstałe w wyniku wypadków drogowych a w szczególności z udziałem pojazdów przewożących materiały niebezpieczne - ryzyko skażenia powietrza, wód, gleby oraz awarie pojazdów powodujące wzrost emisji substancji szkodliwych do atmosfery. Ryzyko katastrof naturalnych, mogą spowodować duże opady deszczu i śniegu, silne wiatry, wyładowania atmosferyczne. Duże opady śniegu mogą spowodować nieprzejezdność dróg i związane z tym utrudnienia w ruchu drogowym, opady deszczu na tym terenie z uwagi na ukształtowanie terenu nie mogą spowodować ryzyka powodzi. Teren inwestycji znajduje się poza terenami zagrożenia powodziowego. Ryzyko wystąpienia silnych wiatrów może spowodować uszkodzenia sieci napowietrznej energetycznej oraz szkody w zadrzewieniu. Natomiast wyładowania atmosferyczne powstają naturalnie. Stanowią zagrożenia mogące powodować pożary, awarie sieci elektroenergetycznej.

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

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

Odpady: zgodnie z przyjętymi założeniami będą segregowane i gromadzone w szczelnych pojemnikach, ich wywozem na składowisko odpadów zajmować się będą specjalistyczne służby, nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych. Odpadami będą tu przede wszystkim opakowania po materiałach budowlanych. Materiały powstające w formie odpadów budowlanych w trakcie przebudowy można podzielić na cztery grupy:

- 1) ziemia z wykopów (grunt macierzysty, piasek, żwir, ił, glina, kamienie) - powstaje podczas prawie wszystkich prac budowlanych i może stanowić nawet 76 % udziału masowego, a jej skład zależy od lokalnych uwarunkowań geologicznych. Ziemię zanieczyszczoną substancjami szkodliwymi należy traktować jako odpad wymagający szczególnego nadzoru.
- 2) odpady z przebudowy drogi (odpad nawierzchni asfaltowej, substancje zawierające smołę lub zanieczyszczone smołą, piasek, żwir, tłuczeń).

W zależności od materiału zastosowanego na poszczególne warstwy przy przebudowie jezdni (warstwa ścieralna, podbudowa) niezanieczyszczone pozostałości po przebudowie składają się z substancji niezwiązanych, bitumicznie związanych (asfalt niezawierający smoły). O ile nie zawierają one substancji niebezpiecznych np. po wypadkach drogowych można je uznać za materiał wysokogatunkowy, który nadaje się do dalszego wykorzystania. Wyjątek stanowią, uznawane za odpady niebezpieczne, zawierające smołę warstwy wierzchnie i wiążące, w których zawarte są rozpuszczalne w wodzie fenole.

3) odpady z placów budowy (drewno, tworzywa sztuczne - papier, tektura, metal, kable, farby - odpady związane z zapleczem sanitarnym).

Powstają w trakcie prac, mogą zawierać odpady niebezpieczne. W skład tej grupy wchodzi również odpady komunalne związane z socjalnym zapleczem budowy (kuchnie, stołówki, sanitariaty itp.).

4) odpady z ewentualnej wycinki krzewów (gałęzie, kora).

Powstają podczas ewentualnego oczyszczenia pasa drogowego pod przebudowę nawierzchni drogi. Mogą być surowcem drzewnym albo surowcem opałowym (zrębki).

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Rozbiórka to zgodnie z prawem budowlanym rodzaj robót budowlanych, polegających na demontażu i usunięciu z przestrzeni określonego obiektu budowlanego lub jego części. Nie planuje się przeprowadzenia prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Elementem mogącym nieznacznie wpływać na środowisko jest wykonywanie robót ziemnych i korytowanie pod konstrukcję korpusu drogowego oraz rozbiórka drobnowymiarowych elementów betonowych istniejących zjazdów. W wyniku wykonywania tych robót może dojść do podwyższonej emisji pyłów, które przy sprawnym sprzęcie (zraszacze, spryskiwacze) łatwo jest wyeliminować.