

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przebudowa drogi gminnej Nr 108239B

Kiersnowo - Dębowo

Opracował:

mgr inż. Piotr Dobrzyński

Inwestor:

Gmina Brańsk

ul. Rynek 8

17-120 Brańsk

Spis treści

1. Przedmiot opracowania
2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.
3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną.
4. Rodzaj technologii.
5. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.
6. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.
7. Rozwiązania chroniące środowisko.
8. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.
9. Możliwe transgraniczne oddziaływania na środowisko.
10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.
11. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.
12. Ocena wpływu inwestycji na klimat i adaptację do zmian klimatu
13. 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,
14. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.
15. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko.
16. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko – z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzonych na podstawie odrębnych przepisów.
17. Finansowanie inwestycji ze środków unijnych.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

polegającego na:

Przebudowie drogi gminnej Nr 108239B Kiersnowo - Dębowo

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Karta informacyjna przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej.

Inwestorem planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego jest Gmina Brańsk.

Wyżej wymieniona Karta informacyjna jest załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia o potrzebie sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko i jego zakresie.

W Karcie zawarto informacje o planowanym przedsięwzięciu i jego potencjalnym oddziaływaniu na środowisko. Zakres karty jest zgodny z art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.).

2. RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

2.1. Rodzaj przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne polega na Przebudowie drogi gminnej Nr 108239B Kiersnowo – Dębowo na odcinku od km 0+000,00 do km 2+024,00 (obróby 0012 Kiersnowo; 0005 Dębowo; numer jednostki 200305_2).

Inwestycja zlokalizowana jest we wschodniej Polsce, województwie podlaskim, powiecie bielskim, gminie Brańsk.

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

2.2. Cechy i skala przedsięwzięcia

Stan istniejący

Droga gminna zlokalizowana jest w obrębach: 0012 Kiersnowo, 0005 Dębowo w powiecie bielskim, gminie Brańsk.

Odcinek drogi gminnej przebiega na odcinku ok. 300m przez teren zabudowany m. Kiersnowo oraz na odcinku ok. 150m m. Dębowo. Na pozostałym odcinku przebiega przez teren niezabudowany.

W otoczeniu drogi znajdują się łąki, pola uprawne, lasy oraz pojedyncze obiekty zabudowy zagrodowej. Droga gminna na całej długości posiada nawierzchnię żwirową zmiennej szerokości ok. 5,0m.

Na przeważającym odcinku drogi odwodnienie odbywa się na teren przyległy do pasa drogowego i dalej do rowów i przepustu zlokalizowanego pod koroną drogi. Rowy drogowe występują odcinkowo.

Zinwentaryzowano następujące przepusty:

- w km ok. 1+190 przepust z rur betonowych o średnicy 60cm długości ok. 10,0 m,

W pasie drogowym zlokalizowana jest następująca infrastruktura techniczna:

- sieć wodociągowa,
- sieć telekomunikacyjna napowietrzna i doziemna,
- sieć elektryczno – oświetleniowa napowietrzna oraz doziemna,
- sieć kanalizacji sanitarnej.

Stan projektowany

Zakresem opracowania objęto:

- budowę nowej nawierzchni z betonu cementowego o szerokości jezdni 5,0m,
- budowę poboczy z kruszywa,
- przebudowę, budowę, oczyszczenie rowów drogowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- remont przepustu pod drogą,
- wycinkę drzew i zakrzaczenia,
- przebudowę kolidujących sieci (jeśli zajdzie konieczność).

Planowane parametry techniczne drogi:

- prędkość do projektowania Vdp – 40 km/h,
- klasa drogi – D,
- kategoria ruchu – KR1,
- długość drogi – ok. 2024m,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni – 2,0% (daszkowy),
- szerokość poboczy z kruszywa – 0,75m,
- spadek poprzeczny poboczy z kruszywa – 8,0%.

Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano konstrukcję spełniającą wymagania dla nawierzchni z betonu cementowego obciążonej ruchem. W przypadku wystąpienia gruntów wątpliwych lub nienośnych należy doprowadzić podłoże gruntowe do grupy nośności G1.

Zjazdy

W ramach inwestycji istniejące i projektowane zjazdy dostosowuje się do obowiązujących przepisów i wytycznych technicznych. Szerokość zjazdów dostosowano do zagospodarowania przyległego terenu.

Przepusty pod koroną drogi

W ramach przedsięwzięcia przewidziano do remontu istniejący przepust zlokalizowany pod koroną drogi w km ok. 1+190,25. Rury betonowe należy wymienić na rury z tworzyw sztucznych o średnicy 60cm i długości ok. 10,0m.

Wlot i wylot umocnić brukowcem na podsypce cementowo-piaskowej.

Sieci uzbrojenia terenu

W liniach rozgraniczających występuje sieć wodociągowa, telekomunikacyjna, kanalizacji sanitarnej oraz elektryczno – oświetleniowa. W przypadku występowania kolizji istniejących sieci z projektowaną drogą należy je przebudować na podstawie warunków uzyskanych od gestorów sieci.

Usytuowanie przedsięwzięcia

Droga gminna zlokalizowana jest w obrębach (w powiecie bielskim, gminie Brańsk):

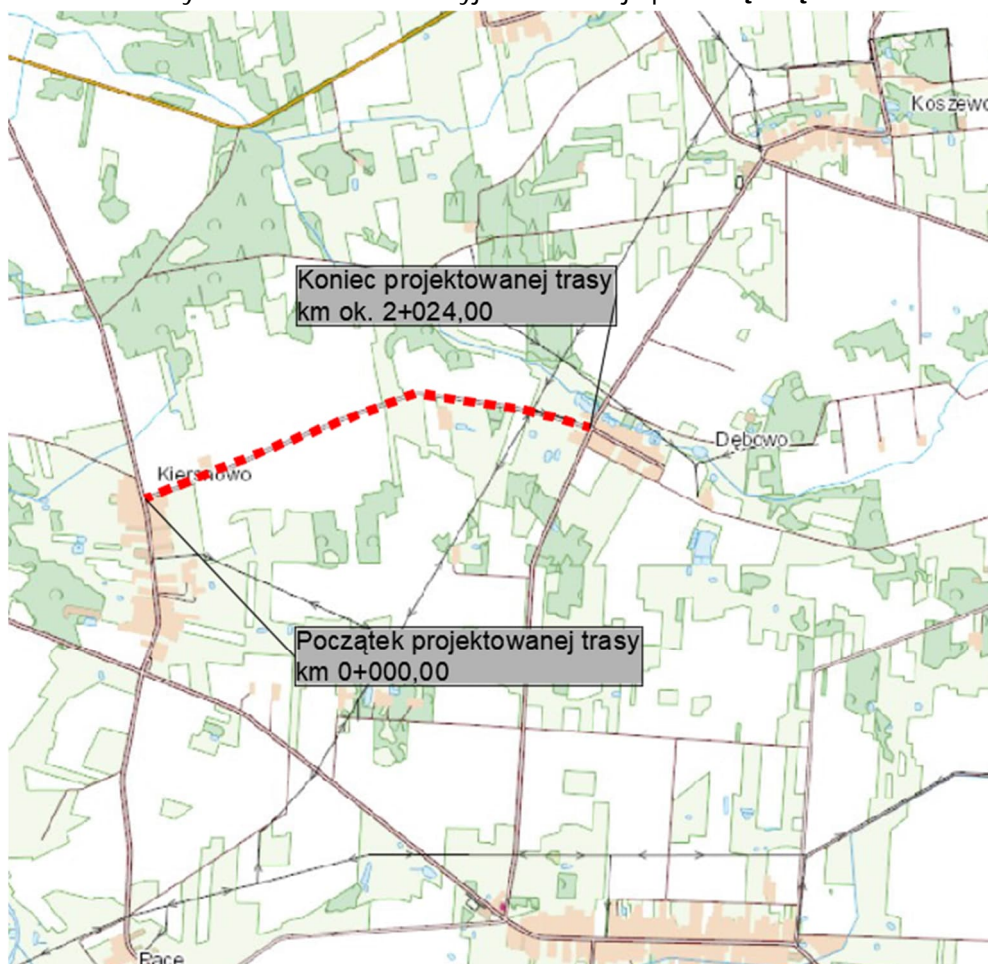
- 0012 Kiersnowo, działka nr 254, 286/1,
- 0005 Dębowo, działka nr 120.

Na analizowanym terenie odcinka trasy obowiązuje Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego - Uchwała Nr VIII/53/03 z dnia 2003-10-30.

Inwestycja związana jest z przebudową już istniejącej drogi gminnej i przebiega po jej istniejących śladach.

Orientacyjną lokalizację omawianego przedsięwzięcia przedstawiono poniżej.

Rysunek Nr 1. Orientacyjna lokalizacja przedsięwzięcia



Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

- obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

na obszarze przebudowy drogi nie występują obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe i ujścia rzek,

- obszary wybrzeży i środowisko morskie:

na obszarze przebudowy drogi nie występują obszary wybrzeży,

- obszary górskie i leśne:

na obszarze przebudowy drogi nie występują obszary górskie, nie występują obszary leśne.

- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

na obszarze przebudowy drogi nie występują strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych. Projektowana droga gminna nie jest zlokalizowana jest na żadnym udokumentowanym obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych oraz Lokalnego Zbiornika Wód Podziemnych.

- obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

obszar, na którym położony jest analizowany ciąg komunikacyjny nie znajduje się bezpośrednio na obszarach wymagających specjalnej ochrony. W obszarze oddziaływania inwestycji nie występują pomniki przyrody.

- obszary, na których standardu jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

w związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardu jakości środowiska.

- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne:

projektowana droga przebiega częściowo przez tereny m. Kiersnowo, Dębowo oraz tereny niezabudowane, na których zlokalizowana jest zabudowa jednorodzinna, zagrodowa. Teren drogi nie jest wpisany do rejestru zabytków. W otoczeniu drogi znajduje się:

- ślad osadniczy, st. 3 w odległości ok 70m działka nr 224 (PL.1.9.ZIPOZ.NID_E_20_AR.608693).

- gęstość zaludnienia:

droga gminna przebiega na odcinku ok. 300m przez teren zabudowany m. Kiersnowo oraz na odcinku ok. 150m m. Dębowo. Na pozostałym odcinku przebiega przez teren niezabudowany.

- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

nie występują.

- korytarze ekologiczne

projektowana droga nie przebiega przez obszary korytarzy ekologicznych 2005 i 2012.

Opis jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych

Projektowana inwestycja znajduje się na obszarach wód powierzchniowych:

- jednolita część wód powierzchniowych (JCWP RW) o nazwie „Bronka” RW200010267146549. Status „NAT – naturalna część wód”, ocena stanu „umiarkowany stan ekologiczny”. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych „zagrożona”. Celem środowiskowym dla JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu/potencjału ekologicznego, zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, oraz stanu chemicznego.
- jednolita część wód powierzchniowych (JCWP RW) o nazwie „Nurzec od Nurczyka do Siennicy” RW20001626714673. Status „NAT – naturalna część wód”, ocena stanu „umiarkowany stan ekologiczny”. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych „zagrożona”. Celem środowiskowym dla JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu/potencjału ekologicznego,

umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [azot azotanowy]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości), oraz stanu chemicznego.

Projektowana inwestycja znajduje się na obszarze wód podziemnych:

- jednolita część wód podziemnych (JCWPd) kod GW200055. Region wodny Bugu, Środkowej Wisły, obszar dorzecza Wisły. Ocena stanu chemicznego/iłościowego – dobry. Ogólna ocena stanu JCWPd – dobry. Ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych – niezagrożona.

3. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTANIA I POKRYCIA NIERUCHOMOŚCI SZATĄ ROŚLINNĄ

Planowana inwestycja realizowana będzie w granicach istniejącego pasa drogowego. powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi ok. 1,9 ha.

W wyniku realizacji projektu obecne wykorzystanie terenu nie ulegnie zmianie.

Zieleń przydrożna oraz planowana wycinka drzew i krzaków

W ramach przedsięwzięcia przewidziano wycinki drzew i krzaków bezpośrednio kolidujących.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano do wycinki ok. 15 pojedynczych drzew.

Szczegółowy plan wycinki drzew i krzewów, zostanie zrealizowany przy opracowaniu projektu technicznego w ramach procedury zgłoszenia robót budowlanych.

Drzewa i krzaki przyjęto z uwagi na kolizje z zakresem projektowanych rozwiązań. Podczas inwentaryzacji w terenie nie zaobserwowano drzew dziuplastych oraz z gniazdami ptaków. Nie stwierdzono również występowania gatunków chronionych roślin, zwierząt i grzybów. Teren po wycince drzew i krzaków zostanie uprzątnięty przez Wykonawcę robót. Ma wycinkę drzew zostanie uzyskana oddzielna decyzja.

Wycinkę drzew i krzaków należy realizować poza terminem od 15 marca do 31 lipca tj. okresem lęgowym ptaków.

Roboty przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzaków będą realizowane na działkach:

- obręb 0012 Kiersnowo dz. nr ewid.: 254, 286/1
- obręb 0005 Dębowo dz. nr ewid.: 120,

Jednostka ewidencyjna 200305_2.

Na w/w drodze gminnej nie stwierdzono szpalerów drzew.

4. RODZAJ TECHNOLOGII

W ramach planowanego przedsięwzięcia wykonywane będą następujące roboty:

- budowę nowej nawierzchni z betonu cementowego o szerokości jezdni 5,0m,
- budowę poboczy z kruszywa,
- przebudowę, budowę, oczyszczenie rowów drogowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- remont przepustu pod drogą,
- wycinkę drzew i zakrzaczenia,
- przebudowę kolidujących sieci (jeśli zajdzie konieczność).

Zakłada się, że prace budowlane wykonywane będą w porze dziennej, w godzinach od 6:00 do 22:00, zgodnie z przyjętym harmonogramem robót. W fazie budowy wykorzystywany będzie

głównie sprzęt samojezdny z napędem spalinowym (typu koparko – ładowarki, samochody dostawcze, rozściełacz mas, walec drogowy, zagęszczarka) oraz narzędzia ręczne (gdzie przewidywane będą kolizje z urządzeniami).

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną w zakresie budowy ciągów komunikacyjnych. W ramach przebudowy analizowanego odcinka drogi przewiduje się:

- wykonanie jezdni z betonu cementowego,
- wykonanie podbudowy, zjazdów, poboczy z kruszywa naturalnego.

Etap eksploatacji nie jest związany z użyciem technologii. Głównym źródłem uciążliwości na środowisko będzie ruch pojazdów samochodowych, w wyniku czego powstawać będą następujące oddziaływania: emisje zanieczyszczeń do powietrza, emisje hałasu, spływy opadowe i roztopowe.

Przebudowa drogi prowadzona będzie przy zamkniętym ruchu z dopuszczeniem ruchu lokalnego.

5. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Analizowana droga w chwili obecnej jest drogą istniejącą. Ze względu na charakter przedsięwzięcia, polegającego na przebudowie drogi, inwestycja nie była wariantowana w celu zmiany dotychczasowego przebiegu trasy. W związku z tym rozważono jedynie wariant zerowy (bezinwestycyjny) oraz wariant (inwestycyjny) najkorzystniejszy dla środowiska.

Wariant zerowy (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 nawierzchni, 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 dróg.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest przyjęty do realizacji wariant związany z przebudową. Przebudowa analizowanego odcinka drogi wpłynie na poprawę stanu nawierzchni jezdni, zwiększenie przepustowości, poprawę płynności ruchu, poprawę bezpieczeństwa ruchu, komfortu podróży. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się także do poprawy klimatu akustycznego i jakości powietrza atmosferycznego w otoczeniu drogi.

W związku z powyższym uznać można, że wariant proponowany przez inwestora, zakładający przebudowę drogi na rozpatrywanym odcinku jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, a jego realizacja zasadna i konieczna.

6. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII

Na etapie realizacji inwestycji jako główne materiały, surowce wykorzystane będą: beton cementowy i kruszywo naturalne.

Do wykonania omawianego przedsięwzięcia zostaną wykorzystane i wbudowane następujące materiały:

- beton cementowy – ok 2230,0 m³,
- kruszywo naturalne – ok. 545 m³.

Przewidziane do wykorzystania materiały budowlane będą musiały 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. Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt techniczny, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

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 mieszanki piasku z solą, których wykorzystywana ilość jest trudna do oszacowania, gdyż uzależniona jest od panujących warunków atmosferycznych.

7. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Należy przyjąć, iż samo przedsięwzięcie związane z przebudową drogi, mimo iż należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością, a wręcz warunki te polepszy (mniejszy hałas spowodowany obecnie złym stanem nawierzchni oraz mniejsze wydzielanie spalin wynikające z krótszego czasu przejazdu).

Nastąpi poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu kierowców, pieszych i innych użytkowników drogi.

Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji dróg po przebudowie.

Przedmiotowa droga nie jest obiektem nowym, w związku z tym:

- nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy objazdów czy dodatkowych zabezpieczeń,
- przebudowa drogi poprawi stopień skumulowania bezpośredniego otoczenia drogi zarówno pod względem ruchu mechanicznego, jak i pieszego,
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych poprzez przebudowę istniejących rowów i przepustu.
- nie spowodują wzrostu emisji spalin i hałasu.

Ochrona powietrza

Do działań w zakresie ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze na etapie robót budowlanych można zaliczyć:

- transport materiałów sypkich w przystosowanych do tego celu pojazdach wraz z przykrywaniem skrzyń ładunkowych pojazdów odpowiednimi plandekami,
- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem,

- kontrola na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia,
- ograniczenie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem placu budowy, poprzez odpowiednią organizację pracy (roboty budowlane będą prowadzone zgodnie ze szczegółowym planem i harmonogramem poprzez odpowiednie zorganizowanie wjazdów i wyjazdów z budowy, odpowiednie oznaczenie miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów pobudowlanych, poprzez zapewnienie stałego nadzoru nad wykonawcami robót i ich pracownikami, stosować sprzęt sprawny technicznie),
- unikanie nieuzasadnionego pozostawiania maszyn i pojazdów na biegu jałowym podczas przerw w pracy,
- ograniczenie prowadzonych prac budowlanych do pory dziennej tj. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ w celu ochrony oddziaływania emisyjnego i akustycznego.

Uciążliwość przedsięwzięcia na etapie jego realizacji ograniczona będzie do bezpośredniego sąsiedztwa terenu objętego pracami budowlanymi (będzie to oddziaływanie krótkotrwałe, chwilowe).

W odniesieniu do etapu funkcjonowania przedsięwzięcia na najistotniejsze czynniki warunkujące wielkość emisji jak: natężenie ruchu, stan techniczny pojazdów czy rodzaj spalnego paliwa zarządzający drogą nie ma wpływu.

Wśród działań podjętych przez zarządcę dróg na etapie eksploatacji inwestycji można jedynie wyróżnić działania w zakresie bieżącej kontroli stanu nawierzchni dróg i ewentualne eliminowanie ubytków, co poprawi płynność jazdy.

Ochrona przed hałasem, w tym ograniczenie oddziaływania na życie i zdrowie ludzi

- przebieg drogi jest prowadzony po istniejącym śladzie, a realizacja inwestycji będzie prowadzona przy zamknięciu ruchu pojazdów,
- zastosowanie nowoczesnych technologii, umożliwiających skrócenie czasu realizacji robót budowlanych (zastosowanie materiałów spełniających odpowiednie parametry i standardy jakości),
- kontrola na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia i stosowanie maszyn o niskich własnościach akustycznych,
- ograniczenie prowadzonych prac budowlanych do pory dziennej tj. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ w celu ochrony oddziaływania akustycznego,

Ochrona wód gruntowych oraz środowiska przez zanieczyszczeniami związanymi z gospodarką odpadami:

- zlokalizowanie zaplecza budowy, parku maszynowego oraz miejsca składowania materiałów budowlanych na terenach przekształconych antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, z dala od zbiorników i cieków wodnych - zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowe zlokalizowane będą w odległościach minimum 30 m od cieków wodnych, co zapewni ochronę wód i brak negatywnego wpływ przedsięwzięcia w trakcie jego realizacji,
- zaplecze budowy należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu,
- z zajęcia pod ewentualne zaplecze budowy będą wykluczone następujące rejony:

odcinki leśne z uwagi na hałas, zwiększoną dewastację terenu, możliwość zniszczenia roślinności; obszary blisko zabudowy mieszkaniowej z uwagi na hałas, zapylenie; tereny w pobliżu rzek, cieków i systemów melioracyjnych oraz obszary podmokłe, z uwagi na potencjalne zagrożenie skażeniem wód powierzchniowych,

- w celu zminimalizowania negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne planuje się tak zorganizować prace, by ograniczyć przelewanie paliw i innych środków chemicznych na placu budowy. Tankowanie maszyn budowlanych należy wykonywać w wyznaczonych miejscach na placu budowy. Miejsca takie muszą być konieczne wyłożone nawierzchnią twardą zabezpieczającą grunt przed dostaniem się wylanego paliwa. Nawierzchnia twarda musi umożliwić zebranie i unieszkodliwienie wylanego paliwa za pomocą dostępnych w pobliżu sorbentów w postaci materiałów sypkich lub mat.
- wszelkie prace niwelacyjne prowadzone będą w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów,
- miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną będą wyłożone materiałami izolacyjnymi, a w ich obrębie będą dostępne sorbenty w przypadku niezamierzonego wycieku paliw i olejów,
- w razie wycieku substancji zagrażających środowisku z urządzeń budowlanych skażona ziemia zostanie jak najszybciej zabezpieczona i unieszkodliwiona,
- zapewnienie zaplecza sanitarnego dla pracowników oraz kontenerów na odpady, wyeliminuje się tym samym niekontrolowanych zrzutów ścieków i odpadów do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych,
- ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone do najbliższej oczyszczalni za pośrednictwem uprawnionych podmiotów,
- ograniczenie ilości wytworzonych odpadów poprzez wprowadzenie selektywnej gospodarki ziemią i pozyskiwanymi materiałami (nadmiar gleby należy w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie np. do humusowania skarp nasypów, wykopów oraz wyrównania terenu lub przekazać jako odpad odpowiednim odbiorcom,
- materiały z rozbiórki (między innymi destrukta asfaltowy, znaki drogowe itp.) i odpady powstające w trakcie przebudowy drogi będą segregowane i gromadzone w przeznaczonych do tego celu miejscach, a następnie przekazywane firmom posiadającym odpowiednie uprawnienia do zagospodarowania określonych rodzajów odpadów,
- odpady z budowy gromadzone będą w sposób niepowodujący skażenia powierzchni ziemi i wód gruntowych, oraz zapewniony będzie odbiór odpadów przez firmy posiadające stosowne zezwolenia w zakresie gospodarki odpadami;
- na etapie eksploatacji dróg, wytwarzane odpady związane z utrzymaniem dróg (nawierzchni i zieleni) będą zagospodarowywane przez firmę zajmującą się oczyszczaniem letnim i zimowym ulic, która posiada odpowiednie uprawnienia w zakresie gospodarki odpadami.

Uciążliwość przedsięwzięcia na etapie jego realizacji ograniczona będzie do bezpośredniego sąsiedztwa terenu objętego pracami budowlanymi (będzie to oddziaływanie krótkotrwałe, chwilowe).

Gospodarka odpadami prowadzona prawidłowo ograniczy wpływ planowanej inwestycji na stan środowiska gruntowo-wodnego, a dobra organizacja pracy, użycie sprawnego technicznie

sprzętu, ograniczy negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na stan powietrza oraz stan klimatu akustycznego tego terenu.

Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń.

Oddziaływanie związane z fazą przygotowania przedsięwzięcia i budowy będą występowały w relatywnie krótkim okresie. Wielkość tych oddziaływań nie spowoduje trwałych skutków w środowisku.

W przypadku natrafienia podczas prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, przedmiotów lub obiektów mogących być zabytkiem, wszelkie roboty zostaną wstrzymane, a miejsce odkrycia zabezpieczone oraz niezwłocznie zawiadomiony zostanie o tym fakcie Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Białymstoku, Delegatura w Łomży.

Prowadzenie wycinki drzew poza okresem lęgowym, jednak wyłącznie pod nadzorem przyrodniczym. Drzewa nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem. Ponadto wszelkie prace budowlane prowadzone powinny być z uwzględnieniem wymogów BHP oraz zgodnie z przyjętym harmonogramem robót, pod stałym nadzorem budowlanym z użyciem specjalistycznego i sprawnego sprzętu oraz z uwzględnieniem odpowiedniej organizacji placu budowy.

8. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

8.1. ETAP BUDOWY

8.1.1. Emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego oraz wykonywaniem prac ziemnych. Należy jednak zaznaczyć, iż oddziaływanie podczas budowy dróg na jakość powietrza będzie miało charakter okresowy, nieciągły, zmienny i w dużej mierze zależy od czasu, w jakim będzie trwała budowa – około pół roku. Prace rozbiórkowe, ziemne, zdjęcie gruntów w miejscach przebiegu trasy i odłożenie na odkład, nawiezenie kruszyw i ich składowanie, transport materiałów na nasypy i wykopy, powodować będzie emisję pyłów.

Praca środków transportu i maszyn budowlanych będą generować emisję CO, NO_x i węglowodorów. Stopień zapylenia w fazie budowy będzie zależał w dużym stopniu od warunków atmosferycznych. Największe emisje pyłu będą obserwowane po dłuższych okresach bezdeszczowych i działanie wiatru. Określenie wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie budowy jest nieuzasadnione ze względu na dużą zmienność danych, przestrzennych, źródłowych i innych. Emisja tych zanieczyszczeń będzie miała charakter lokalny i ograniczony do dość krótkiego okresu czasu. Dlatego też nie będzie powodować znacznych uciążliwości i kumulacji w środowisku.

8.1.2. Emisja hałasu pochodzącego ze środków transportu, urządzeń oraz elektronarzędzi:

W trakcie realizacji inwestycji wystąpi okresowe zakłócenie akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz transportem materiałów budowlanych i surowców na plac budowy. Poziom mocy akustycznej urządzeń stosowanych w budownictwie podlega ograniczeniom, zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie

emisji hałasu do środowiska [Dz. U. z 2005r. nr 263, poz. 2202]. Uciążliwość akustyczna zależy od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń.

Zasięg grupy pracujących maszyn na placu budowy dróg, biorąc pod uwagę ich moce akustyczne oraz czas pracy w ciągu dnia, może wynosić ok. 200 m w terenie zabudowanym i ok. 500 m w terenie otwartym. W celu zmniejszenia oddziaływania akustycznego w fazie budowy zaleca się między innymi wykonywać prace budowlane w porze dziennej od 6.00 do 22.00, zapewnić optymalną organizację ruchu maszyn i pojazdów na placu budowy, wykorzystywać sprzęt sprawny technicznie.

Inwestycja nie będzie związana ze znaczną uciążliwością akustyczną, gdyż prace budowlane prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej. Dodatkowo zaleca się, aby profesjonalne ekipy budowlane podczas prac montażowych posługiwały się nowoczesnym i sprawnym sprzętem o niskiej emisji hałasu.

Przykładowe moce akustyczne podano poniżej:

- samochody ciężarowe 88 – 105 dB,
- maszyny budowlane 89 – 107 dB,
- sprzężarki 101 – 104 dB,
- agregaty spawalnicze 100 – 101 dB,
- koparki, spycharki 106 – 110 dB.

Poziomy mocy akustycznej wykorzystywanych urządzeń przy realizacji inwestycji nie będą przekraczały wartości dopuszczalnych

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

Źródło: Rozporządzenie MINISTRA GOSPODARKI z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U. 2005.263.2202)

Hałas generowany na etapie budowy będzie krótkotrwały, o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót.

8.1.3. Emisja ścieków

Źródłem ścieków na etapie budowy będą bazy budowlane. Powstaną tu ścieki bytowe związane z funkcjonowaniem pracowników budowy. Ścieki będą gromadzone w szczelnym zbiorniku i okresowo wywożone przez uprawnione podmioty do oczyszczalni ścieków komunalnych.

Ścieki opadowe i roztopowe będą kierowane powierzchniowo do ziemi.

Ścieki technologiczne – nie będą powstawały. Maszyny i pojazdy będą myte w zorganizowanych publicznych myjniach.

8.2. ETAP EKSPLOATACJI

Przebudowa drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza podczas dalszej eksploatacji tych dróg w wyniku poprawy jakości nawierzchni dróg.

8.2.1. Emisja ścieków

Z wyniku eksploatacji przedsięwzięcia, w przypadku właściwie prowadzonych robót budowlanych oraz właściwym odwodnieniu, wody podziemne jak i wody powierzchniowe nie powinny być zagrożone. Z wyniku eksploatacji przedsięwzięcia będą powstawały zanieczyszczone wody opadowe z odwodnienia dróg oraz terenów utwardzonych. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych drogowych zawierają zanieczyszczenia w postaci metali ciężkich, związków z azotu, węglowodorów, innych chemikaliów stosowanych do zwalczania gołoledzi.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U.2019.1311) wody opadowe lub roztopowe, ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej tj. dróg gminnych, mogą być wprowadzane *do wód lub do ziemi, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach:*

- przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz,
- przekraczających 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Zgodnie z § 17.2. Projektowane odwodnienie powierzchniowe drogi gminnej nie wymaga instalowania urządzeń do podczyszczania wód przed wprowadzeniem ich do odbiornika, ponieważ projektowana droga jest drogą klasy D. Dla projektowanej inwestycji, jeżeli prognozowane stężenie zawiesin ogólnych jest mniejsze od 100 mg/l, wody opadowe można wprowadzać do wód i do ziemi bez oczyszczania.

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowiskowo przyrodnicze w zakresie środowiska gruntowo-wodnego (nie wpłynie ono negatywnie na potencjał ekologiczny jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych oraz na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych). Przedsięwzięcie, w żaden sposób nie wpłynie również na jakość zasobów wód GZWP. Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim.

Projektowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na jakość wód gruntowych ze względu na zaprojektowane odwodnienie nawierzchni drogowej, które zabezpieczy środowisko wodne przed zanieczyszczeniami, w postaci powierzchniowego spływu na teren przyległy, dalej do rowów i przepustu. W trakcie normalnej eksploatacji projektowana przebudowa nie spowoduje zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

8.2.2. Emisja zanieczyszczeń do powietrza

Zasadniczym kryterium oceny oddziaływania inwestycji na powietrze atmosferyczne jest dotrzymanie warunków stężeń dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu, zgodnie z poziomami określonymi przez Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 24 sierpnia 2012 r. poz. 1031 z późniejszymi zmianami). Etap realizacji przedsięwzięcia będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Ze względu na charakter robót możliwy jest chwilowy wzrost zapylenia w sąsiedztwie terenu objętego projektem, zmiany te jednak nie będą znaczące i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, a dodatkowo można je znacznie ograniczyć, ponieważ zaleca się, aby w okresie bezdeszczowym podczas prowadzenia prac ziemnych zraszać powierzchnię terenu wodą w celu ograniczenia pylenia. W wyniku robót budowlanych do powietrza przedostawać się będą zanieczyszczenia pochodzące głównie ze spalania

paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia, pyły wynikające z transportu i prac związanych z materiałem sypkim oraz pyły o różnym składzie granulometrycznym w tym PM10. Wymaga się aby stosowane maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014r. W sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz.U.2014 poz. 588 z późniejszymi zmianami).

Mając na uwadze cały okres budowy i skalę przedsięwzięcia, stwierdza się że emisja substancji do powietrza będzie marginalnie mała, odwracalna i w dodatku całkowicie ustępująca po zakończeniu robót. Etap eksploatacji przedmiotowej inwestycji będzie związany z emisją typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych. Podstawowe zanieczyszczenia w komunikacji samochodowej to tlenki azotu, wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO₂) powstający podczas spalania paliw w silnikach, tlenek węgla, węglowodory. Wielkość emisji uzależniona będzie w pierwszym rzędzie od natężenia ruchu pojazdów, w mniejszym stopniu od skali i zasięgu oddziaływań decydować będą poniższe czynniki:

- Rodzaj i wiek pojazdu (struktura pojazdów),
- Konstrukcja układu wydechowego (katalizator),
- Rodzaj silnika napędzającego pojazd (silnik benzynowy, silnik diesla),
- Stan techniczny pojazdów, stan techniczny silnika i podzespołów,
- Prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy,

Na powyższe czynniki warunkujące wielkość emisji substancji do powietrza Inwestor nie ma wpływu. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne.

8.2.3. Emisja drgań od ruchu pojazdów

Wykonanie nawierzchni drogi zgodnie z obowiązującymi standardami o konstrukcji dostosowanej do prognozowanego obciążenia ruchem drogowym nie spowoduje wpływu negatywnego drgań na otaczający teren.

Na etapie eksploatacji, w celu maksymalnego ograniczenia drgań wywoływanych przez pojazdy poruszające się po drodze, w pierwszej kolejności należy zadbać o utrzymanie jej nawierzchni w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji. Utrzymanie właściwej równości nawierzchni to najważniejszy środek minimalizujący generowanie drgań drogowych, który w pełni zapewnia odpowiednią minimalizację przenoszenia drgań drogowych.

8.2.4. Emisja hałasu

Na etapie eksploatacji inwestycji oddziaływanie drogi na klimat akustyczny otoczenia będzie oddziaływaniem zmiennym w czasie spowodowanym zmiennym natężeniem ruchu pojazdów. Na poziom hałasu główny wpływ będą mieć: natężenie ruchu i prędkość pojazdów, udział w ruchu pojazdów ciężarowych, rodzaj i stan zastosowanej nawierzchni jezdni, rozwiązania i elementy sytuacyjne dróg oraz organizacja ruchu.

W porównaniu do stanu aktualnego przebudowa drogi, w tym wzmocnienie jej konstrukcji i ułożenie nowej nawierzchni przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego w otoczeniu omawianych odcinków dróg. Brak realizacji przedsięwzięcia – wariant zerowy powodował będzie, że dla istniejącego niezadowalającego stanu nawierzchni jezdni poziomy hałasu będzie na obecnym poziomie, zaś w przypadku zwiększenia natężenia ruchu poziom ten jeszcze wzrośnie.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, terenami podlegającymi ochronie akustycznej są jedynie tereny związane ze stałym przebywaniem bądź zamieszkaniem ludzi. W świetle

rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. Dz. U. 2014 r., poz. 112) terenami chronionymi akustycznie są tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, a także wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, dla których ustalono następujące dopuszczalne poziomy hałasu powodowanego przez drogi:

- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej:
 - dla pory dnia $L_{Aeq D}$ – 61 dB – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom,
 - dla pory nocy $L_{Aeq N}$ – 56 dB – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom.
- Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz tereny zabudowy zagrodowej:
 - dla pory dnia $L_{Aeq D}$ – 65 dB – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom,
 - dla pory nocy $L_{Aeq N}$ – 56 dB – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom.

Na przeważającej części inwestycji tereny w otoczeniu drogi są terenami podlegającymi ochronie akustycznej jako tereny zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej.

9. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Nie dotyczy. Z uwagi na charakter inwestycji (przebudowy istniejącej drogi) nie zachodzi potrzeba przeprowadzania postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

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

Analizowany ciąg komunikacyjny nie jest położony w obszarach chronionego ustanowionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336, 1688, 1890 ze zm.).

OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU	
Nazwa	[km]
Dolina Narwi	19.89

Najbliższe obszary chronione w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000:

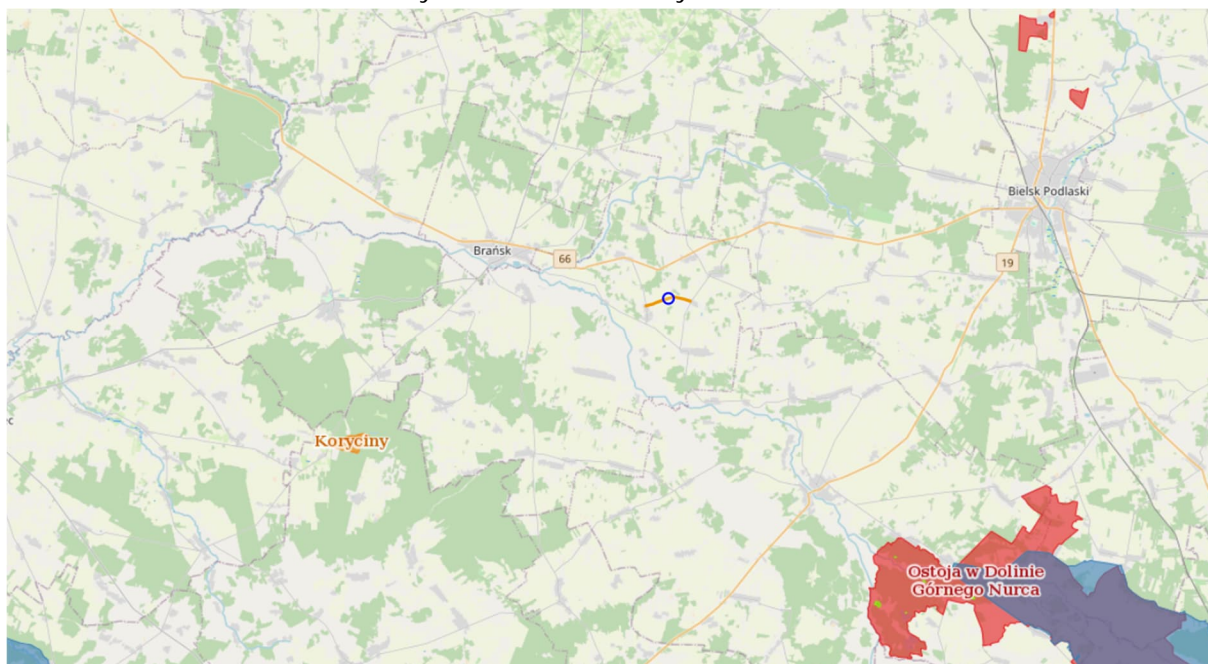
NATURA 2000 OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY	
Nazwa	[km]
Dolina Górnego Nurca PLB200004	17.02
Dolina Górnej Narwi PLB200007	17.88
Bagienna Dolina Narwi PLB200001	24.67

NATURA 2000 SPECJALNE OBSZARY OCHRONY	
Nazwa	[km]
Ostoja w Dolinie Górnego Nurca PLH200021	14.32
Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010	17.88

Murawy w Haćkach PLH200015	18.72
Narwiańskie Bagna PLH200002	24.97
Jelonka PLH200019	29.13
Ostoja w Dolinie Górnego Nurca PLH200021	14.32

W związku z powyższym projektowana inwestycja nie oddziałuje na obszary Natura 2000.

Rysunek Nr 2. Obszary chronione



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

Ze względu, że projektowana droga nie jest zaliczana do dróg należących do sieci transeuropejskiej nie ma konieczności określania wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

12. OCENA WPŁYWU INWESTYCJI NA KLIMAT I ADAPTACJĘ DO ZMIAN KLIMATU

12.1. Łagodzenie zmian klimatu

Omawiana inwestycja, będzie miała niewielki wpływ na klimat i ograniczy się jedynie do terenu przeznaczonego pod pas drogowy.

W trakcie realizacji Inwestycji oddziaływanie w zakresie wpływu na stan czystości powietrza, a tym samym na klimat terenu związane będzie głównie z pracą maszyn budowlanych, pracami monterskimi ręcznymi i mechanicznymi oraz transportem materiałów i urządzeń dostarczanych na plac budowy. Dochodzi do tego emisja niezorganizowana związana z transportem i przemieszczaniem materiałów sypkich i pylistych, urobku ziemnego oraz realizacją inwestycji.

Oddziaływania te mogą wystąpić w ograniczonym stopniu w pasie planowanej budowy, przy czym odpowiednia organizacja prac powinna wyeliminować i/lub ograniczyć ich wystąpienie.

Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie w sposób znaczący (t.j. odczuwalny przez człowieka) na zmianę elementów klimatu lokalnego, które są szczególnie podatne na modyfikację poprzez określone zainwestowanie terenu. Ponieważ będzie to instalacja niska, naziemna będzie ona bez

wpływu na temperaturę powietrza i przewietrzenie terenu, a tym samym nie będzie miała istotnego wpływu na zmianę lokalnego klimatu.

Oddziaływanie w zakresie klimatu będzie miało charakter mikroskalowy.

Przewidywane zmiany mikroklimatu będą minimalne i nie będą miały wpływu na funkcjonowanie innych elementów środowiska.

12.2. Adaptacje do zmian klimatu

Ze względu na przestrzenny charakter, infrastruktura drogowa jest szczególnie wrażliwa na niektóre zjawiska klimatyczne. Należą do nich przede wszystkim opady i silny wiatr, a także upały i temperatura oscylująca wokół zera stopni.

Z analizy zmian klimatycznych w zakresie zjawiska jakim jest „mroz” ocenia się, że w przyszłości zmniejszy się negatywne oddziaływanie tego zjawiska na infrastrukturę drogową. Zdecydowanie mniej będzie dni chłodnych i tych o bardzo niskich temperaturach, i tych decydujących o zagrożeniach wynikających z negatywnego oddziaływania mrozu (np. tzw. przejść przez zero). Jednak niepewność wyniku oraz wieloletnia praktyka wskazują na konieczność zachowania ostrożności i nie zmieniania zasad budowania wobec przedstawianych optymistycznych perspektyw złagodnienia klimatu w okresie jesienno-zimowym.

Zmiany dotyczące kategorii „upał” wskazują na ocieplenie klimatu, ale wrażliwość sektora na oddziaływanie tej kategorii, w zależności od rodzaju transportu i jego elementów, oceniono w skali wrażliwości na 1÷2 (warunki utrudniające ÷ ograniczające funkcjonowanie sektora). Działaniami adaptacyjnymi do zmian klimatu w tym obszarze jest zachowanie dbałości o monitoring konstrukcji wrażliwych na wzrost temperatury.

Największe i najważniejsze prognozowane zmiany klimatu dotyczą dwóch kategorii „deszcz” i „wiatr”. Problemem związanym z silnymi opadami jest zabezpieczenie powierzchni transportowych przed zalewaniem i szybkie odprowadzanie wody z powierzchni nawierzchni i wprowadzenie jej do odbiornika.

Zwiększona częstotliwość opadów nawałnych i ulewnych będzie wymagać dokonania przeglądu istniejących norm stosowanych do projektowania odwodnienia dróg i innych powierzchni komunikacyjnych oraz wymagań pod kątem dostosowania ich do zmienionych warunków opadowych.

13. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA LUB KTÓRYCH ODDZIAŁYWANIA MIESZCZA SIĘ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA – W ZAKRESIE, W JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGĄ PROWADZIĆ DO SKUMULOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM.

W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie planuje się realizacji innych przedsięwzięć oraz nie zrealizowano innych przedsięwzięć, które to mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

14. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ.

Poważna awaria (w kontekście przedmiotowej inwestycji – wypadek drogowy), to zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia bądź zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją dróg dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne.

Zagrożenie przedostawania się substancji niebezpiecznych do środowiska wodnego i gruntowo-wodnego może wystąpić, w wyniku wypadku z udziałem pojazdów transportujących takie substancje. Około 50% tego rodzaju wypadków związanych jest z transportem węglowodorów, które mogą spowodować skażenie gruntu, wód powierzchniowych i podziemnych. Skutkami poważnej awarii związanej z eksploatacją dróg i mogą być:

- a) bezpośrednie skażenie środowiska, związane z wylaniem się substancji do środowiska,
- b) pośrednie skażenie środowiska wywołane wybuchem lub pożarem substancji niebezpiecznej, związane jest z katastrofą lub wypadkiem z udziałem pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne, zdolne do zapłonu lub wybuchu.

W aspekcie narażenia środowiska, wynikającego z awarii z udziałem substancji niebezpiecznych, rozpatrywane odcinki dróg mogą generować zagrożenia dla następujących elementów środowiska:

- a) zagrożenie zdrowia lub życia (w rejonie zdarzenia),
- b) gruntu (w rejonie zdarzenia),
- c) wód powierzchniowych (w miejscach zrzutu do cieków naturalnych lub rowów melioracyjnych wraz z możliwością migracji zanieczyszczeń w dół zlewni),
- d) wód podziemnych (w rejonie zdarzenia).

Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej jest znikome, ponieważ tereny na których zlokalizowane jest przedsięwzięcie nie należą do terenów zagrożonych szczególnym zagrożeniem powodzią, osuwaniem mas ziemnych, trzęsień ziemi, i innych.

Przy prawidłowo prowadzonej eksploatacji dróg, przepustów pod drogą i zjazdami oraz rowów drogowych obejmującej działania mające na celu utrzymanie ich w należytym stanie technicznym tzn. m.in. takie działania jak:

- ✓ przeglądy okresowe,
- ✓ wykonywanie bieżących i okresowych prac konserwacyjnych oraz napraw,
- ✓ wykonywanie remontów zapobiegawczych,

wystąpienie awarii jest zdarzeniem mało prawdopodobnym.

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

Przewiduje się, że odpady wytwarzane na etapie eksploatacji drogi związane będą z funkcjonowaniem i utrzymaniem analizowanego obiektu. Prognozuje się, że w wyniku funkcjonowania inwestycji powstawać będą: odpady z czyszczenia ulic i placów (zmiotki z powierzchni dróg takie jak piasek, pył, liście) oraz typowe odpady komunalne wyrzucane przez podróżnych z przejeżdżających drogą pojazdów. Ilości wytwarzanych odpadów będzie znikoma, gdyż droga prowadzi ruch o niskim natężeniu pojazdów.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10) do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów remontowych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych).

rodzaj odpadu	Prognozowa -na ilość	numer w klasyfikacji	nazwa wg klasyfikacji	czy figuruje na liście odpadów niebezpiecznych
Odpady inne niż niebezpieczne				
gruz betonowy z rozbiórek	3 m3	17 01 01	gruz betonowy	NIE

rodzaj odpadu	Prognozowa -na ilość	numer w klasyfikacji	nazwa wg klasyfikacji	czy figuruje na liście odpadów niebezpiecznych
elementów				
nadmiar ziemi z wymian gruntu, niewykorzystany do końca humus zdjęty podczas korytowania drogi	2700 m3	17 05 04	gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03*	NIE
śmieci socjalno bytowe ekipy budowlanej	8 m3	20 03 01	nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne	NIE

16. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO – Z UWZGLĘDNIENIEM DOSTĘPNYCH WYNIKÓW INNYCH OCEN WPŁYWU NA ŚRODOWISKO, PRZEPROWADZONYCH NA PODSTAWIE ODRĘBNYCH PRZEPISÓW.

Nie będą prowadzone prace rozbiórkowe mogące znacząco oddziaływać na środowisko.

17. FINANSOWANIE INWESTYCJI ZE ŚRODKÓW UNIJNYCH

Inwestycja jest planowana do realizacji w ramach programu współfinansowanego ze środków krajowych.

.....
kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządził

Białystok, 12.02.2023

Załączniki:

1. Plan orientacyjny – skala 1:25 000.
2. Mapa ewidencyjna przedstawiająca zakres oddziaływania przedsięwzięcia – skala 1:5 000.
3. Mapa ewidencyjna – skala 1:5 000.
4. Płyta CD.