

DECYZJA

o środowiskowych warunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Wójt Gminy Kołaki Kościelne działając na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 72, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.), w związku z art. 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 08 listopada 2023 r. (data wpływu: 14.11.2023 r.) złożonego przez Gminę Kołaki Kościelne z siedzibą przy ul. Kościelnej 11, 18-315 Kołaki Kościelne, o wydanie decyzji o środowiskowych warunkowaniach dla inwestycji polegającej na przebudowie drogi gminnej relacji Wróble-Arciszewo – Czarnowo-Dąb, gmina Kołaki Kościelne, powiat zambrowski, województwo podlaskie

STWIERDZA

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: przebudowie drogi gminnej relacji Wróble-Arciszewo – Czarnowo-Dąb, gmina Kołaki Kościelne, powiat zambrowski, województwo podlaskie,**
- jednocześnie określa następujące wymagania:**
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z przebudową i rozbudową ograniczyć do minimum;
 - wycinkę prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, która trwa od 01 marca do 31 sierpnia;
 - w przypadku zbliżenia się prac budowlanych do stref korzeniowych drzew niepodlegających wycince należy zadbać o ich strefę korzeniową poprzez umożliwienie korzeniom poboru wody i soli mineralnych oraz dostęp do powietrza. Chronić bryły korzeniowe drzew przed mechanicznym uszkodzeniem, przesychnieniem i niską temperaturą;
 - ze względu na konieczność wycinki drzew zgodnie z art. 83c ust. 3 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.) zastosować nasadzenia zastępcze w ilości co najmniej połowy usuniętych drzew;
 - podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane;
 - materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
 - zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;

- teren inwestycji wyposażyc w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;
- odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
- wodę na potrzeby społeczne i do celów technologicznych dostarczać beczkowozami, ewentualnie pobierać z sieci wodociągowej;
- wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu lub rowów przydrożnych; odprowadzenie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód;
- ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych sanitariatów, nie dopuścić do ich przepelnienia (systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty);
- roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwę wodonosną;
- masy bitumiczne na teren przedsięwzięcia dostarczać z wytwórni;
- w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania;

II. DECYZJI NADAJE SIĘ RYGOR NATYCHMIASTOWEJ WYKONALNOŚCI.

Uzasadnienie

W dniu 14 listopada 2023 r. do tutejszego Urzędu wpłynął wniosek Gminy Kołaki Kościelne z siedzibą przy ul. Kościelnej 11, 18-315 Kołaki Kościelne, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej relacji Wróble-Arciszewo – Czarnowo-Dąb, gmina Kołaki Kościelne, powiat zambrowski, województwo podlaskie.

Na podstawie przedłożonych w sprawie dokumentów ustalono, iż planowane zamierzenie inwestycyjne zostało wymienione w art. 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko („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 przyrody”), dla którego zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt. 2 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 wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zawiadomieniem znak: GP.6220.6.2023 z dnia 23 listopada 2023 r. wszczęto procedurę OOS poprzez zawiadomienie stron postępowania w formie obwieszczenia o toczącym się postępowaniu i możliwości składania wniosków i uwag. W terminie podanym w zawiadomieniu nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Jednocześnie na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, pismem znak: GP.6220.6.2023 z dnia 23 listopada 2023 r. Wójt Gminy Kołaki Kościelne zasięgnął opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

w Białymstoku, Wydział Spraw Terenowych II w Łomży, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zambrowie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Ostrołęce w sprawie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określenia zakresu raportu (jeżeli zostanie stwierdzona taka potrzeba).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zambrowie pismem znak: NZ.7040.39.2023 z dnia 29.11.2023 r. (data wpływu: 30.11.2023 r.) wyraził opinię Nr 62/NZ/2023 o braku obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, Wydział Spraw Terenowych II w Łomży w postanowieniu znak: WSTII.4220.239.2023.MM z dnia 29.11.2023 r. (data wpływu: 29.11.2023 r.), wyraził zdanie, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Ostrołęce opinią znak: BI.ZZŚ.5.4901.332.2023.JT z dnia 07.12.2023 r. (data wpływu: 11.12.2023 r.) stwierdziło, iż nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia.

Analiza informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 w/w ustawy, związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wykazała, iż przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi gminnej relacji Wróble-Arciszewo – Czarnowo-Dąb, gmina Kołaki Kościelne, powiat zambrowski, województwo podlaskie.

Dla przedmiotowej nieruchomości brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej relacji Wróble-Arciszewo - Czarnowo-Dąb na terenie gminy Kołaki Kościelne. Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne polega na przebudowie drogi gminnej Nr 106122B od km 0+000,00 do km 2+472,00. Przebudowa drogi o łącznej długości 2,472 km zlokalizowana jest w całości na terenie Gminy Kołaki Kościelne, w powiecie zambrowskim w województwie podlaskim.

Początek opracowania przyjęto w km 0+000,00 w miejscowości Wróble-Arciszewo w okolicy skrzyżowania z drogą powiatową Nr 2015B relacji Zambrow – Szczodruchy - Sanie Dąb - Kołaki Kościelne. Koniec projektowanej trasy przyjęto w km 2+472,00 na końcu terenu zabudowanego miejscowości Czarnowo-Dąb.

W otoczeniu drogi znajdują się łąki, pola uprawne, lasy oraz obiekty zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej. Odwodnienie obywa się na teren przyległy lub poprzez rowy drogowe i dalej do przepustów. W pasie drogowym zlokalizowana jest sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna oraz sieć elektroenergetyczna.

Planowana inwestycja realizowana będzie w granicach istniejącego pasa drogowego. Szacunkowa powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi ok. 3,20 ha.

Projektowana przebudowa obejmuje:

- budowę nowej nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości jezdni 3,5 - 4,5 m (z lokalnymi poszerzeniami do 6,8 m),
- budowę poboczy kruszywowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- wycinkę drzew i zakrzaczenia,
- budowę i przebudowę rowów drogowych,
- budowę i przebudowę przepustów pod koroną drogi,
- budowę i przebudowę przepustów w ciągu rowów drogowych (pod zjazdami),
- przebudowę sieci wodociągowej (o ile wystąpi kolizja),
- przebudowę sieci telekomunikacyjnej (o ile wystąpi kolizja),

- przebudowę sieci elektroenergetycznej (o ile wystąpi kolizja),
- budowę kanału technologicznego (o ile będzie wymagany).

Planowane parametry techniczne drogi gminnej po przebudowie:

- prędkość do projektowania V_dp – 30 km/h,
- klasa drogi – przy przebudowie klasa D,
- kategoria ruchu – KR1,
- szerokość jezdni – 3,5 - 4,5 m (z lokalnymi poszerzeniami do 6,8 m),
- spadek poprzeczny jezdni – 2,0 % (daszkowy/jednostronny),
- szerokość pobocza – 0,75 m,
- spadek poprzeczny pobocza – 2,0 - 8,0 %.

W ramach przebudowy analizowanego odcinka drogi przewiduje się: wykonanie jezdni z betonu asfaltowego, wykonanie podbudowy z kruszywa, wykonanie zjazdów szlakowych o nawierzchni asfaltowej, wykonanie zjazdów szlakowych ze żwiru, wykonanie poboczy kruszowych.

Zaprojektowano konstrukcję spełniającą wymagania dla nawierzchni z betonu asfaltowego obciążonej ruchem. W ramach inwestycji istniejące i projektowane zjazdy dostosowuje się do obowiązujących przepisów i wytycznych technicznych. Szerokość zjazdów dostosowano do zagospodarowania przyległego terenu. W ramach inwestycji projektuje się odwodnienie metodą powierzchniowego spływu wód do rowów drogowych a dalej do przepustów. W przypadku występowania kolizji istniejących sieci z projektowanymi drogami należy je przebudować na podstawie warunków uzyskanych od gestorów sieci. Zamawiający przewiduje uzyskanie odstępstwa od konieczności budowy kanału technologicznego we własnym zakresie.

Głównym źródłem uciążliwości na środowisko będzie ruch pojazdów samochodowych, w wyniku czego powstawać będą następujące oddziaływania: emisje zanieczyszczeń do powietrza, emisje hałasu, spływy opadów i roztopowe. Przebudowa drogi prowadzona będzie przy ruchu wahadłowym, co sprawi, że w trakcie wykonywania robót ziemnych i nawierzchniowych przejazd będzie utrudniony.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano wycinkę drzew i krzaków bezpośrednio kolidujących. W ramach przedsięwzięcia przewidziano do wycinki ok. 65 pojedynczych drzew. Szczegółowy plan wycinki drzew i krzewów, zostanie zrealizowany przy opracowaniu projektu wykonawczego i technicznego w ramach procedury zgłoszenia robót budowlanych. Drzewa i krzaki przyjęto z uwagi na kolizje z zakresem projektowanych rozwiązań, a także z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. drzewa i krzaki znajdują się w linii projektowanej jezdni, chodników oraz trójkątach widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach. 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. Zgoda na wycinkę drzew będzie realizowana w ramach decyzji o pozwoleniu na ich usunięcie.

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. Wariant proponowany przez inwestora, zakładający przebudowę drogi na rozpatrywany odcinek jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, a jego realizacja zasadna i konieczna.

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.

W fazie budowy wykorzystywany będzie głównie sprzęt samojedyny z napędem spalinywym (typu koparko – ładowarki, samochody dostawcze, rozściełacz mas bitumicznych, walec drogowy, zagęszczarka) oraz narzędzia ręczne (gdzie przewidywane będą kolizje z urządzeniami).

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

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.

Na etapie budowy i eksploatacji przewiduje się wdrożenie szeregu rozwiązań mających na celu minimalizację negatywnego oddziaływania na środowisko:

- 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,
- 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 pracowników, stosować sprzęt sprawny technicznie),
- unikanie nieuzasadnionego pozostawiania maszyn i pojazdów na bieżącym podczas przerw w pracy,
- ograniczenie prowadzonych prac budowlanych do pory dziennej tj. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ w celu ochrony oddziaływania emisyjnego i akustycznego,
- 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,
- 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-sprzętowej zlokalizowane będą w odległościach minimum 30 m od cieków wodnych, co zapewni ochronę wód i brak negatywnego wpływu 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 rejonry: 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,
- wszelkie prace niwelacyjne prowadzone będą w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów,

- miejsca wyznaczone do składowania substancji podanych na migrację wodną, terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych w obrębie bazy, będą okresowo (do czasu zakończenia etapu budowy) 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 socialno-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 wykorzystywać 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 firmę posiadające stosowne zezwolenia w zakresie gospodarki odpadami,
- na etapie eksploatacji drogi, wytwarzane odpady związane z utrzymaniem drogi (nawierzchni i zieleni) będą zagospodarowywane przez firmę zajmującą się oczyszczaniem letnim i zimowym ulic, która posiada odpowiednie uprawnienia w zakresie gospodarki odpadami.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały – przede wszystkim kruszywa mineralne, piasek, paliwa do napędu pojazdów samojedźnych i maszyn. Ilości wykorzystywanych surowców będą wyrikały z przedmiaru robót i nie będą wykraczały w żadnej mierze poza ilości przewidziane technologią, wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną i gazową.

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.

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.

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.

Prowadzenie wycinki drzew poza okresem legowym, 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.

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 urzędzeń.

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

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

Z wyniku eksploatacji przedsięwzięcia, w przypadku właściwie prowadzonych robót budowlanych oraz właściwym odwodnieniu, wody podziemne jak i wody powierzchniowe nie powinny być zagrożone. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowiskowo przyrodnicze w zakresie środowiska gruntowo-wodnego. Przedsięwzięcie, w żaden sposób nie wpłynie również na jakość zasobów wód GZWP.

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.

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 drogi oraz organizacja ruchu.

Analizowany ciąg komunikacyjny nie jest położony na obszarze chronionym, w związku z czym projektowana inwestycja nie oddziałuje na obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi. Na obszarze przebudowy drogi nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych tym siedliska łęgowe i ujścia rzek oraz nie występują strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych. Projektowane drogi nie są zlokalizowane na żadnym udokumentowanym obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych oraz Lokalnego Zbiornika Wód Podziemnych. Obszar, na którym położony jest analizowany ciąg komunikacyjny nie znajduje się na obszarach objętych ochroną.

Ustosunkowując się do zapisów zawartych art. 63 ust. 1 pkt 1 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 ustalono, co następuje:

- planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą wykorzystywane zasoby naturalne;
- przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. poz.138).

Analiza materiału dowodowego pod kątem dalszych wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy wykazała, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska. W tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o znaczeniu lokalnym. Skala i usytuowanie przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany. Z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia (poza terenami narażonymi na ryzyko powodzi oraz osuwisk mas ziemnych) zakład nie jest szczególnie narażony na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne. W przedmiotowym przypadku nie wskazano transgenicznego oddziaływania oraz kumulowania się oddziaływań oraz ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych związanych z planowaną inwestycją.

Analiza przedłożonego materiału dowodowego wykazała, że powstałe w czasie eksploatacji i potencjalnej likwidacji przedmiotowej inwestycji uciążliwości nie wykraczają poza teren nieruchomości objętej wnioskiem.

Realizacja i funkcjonowanie obiektu zgodnie z przyjętymi nowoczesnymi rozwiązaniami techniczno-technologicznymi i założeniami opracowanej karty informacyjnej przedsięwzięcia będzie zgodna z obowiązującymi przepisami prawa, nie powodując uciążliwości lub zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi.

W dniu 12 grudnia 2023 r. organ obwieszczenie znak: GP.6220.6.2023 poinformował strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w niniejszej sprawie. W określonym terminie żadna ze stron nie wniosła uwag ani zastrzeżeń co do planowanej inwestycji.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz przedłożone materiały dotyczące planowanej inwestycji, stanowiska organów powołanych do wydania opinii co do potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, zakres i lokalizację robót, a także mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.).
2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Decyzja o środowiskowych

uwarunkowaniach nie uprawnia do wycinki drzew. Zgodę na ewentualną wycinkę należy uzyskać w Urzędzie Gminy Kołaki Kościelne.

3. Zgodnie z art. 72 ust. 3 i 4 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosków o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
4. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w art. 72 ust. 3 Ustawy, od organu który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 Ustawy, jeżeli było wydane.
5. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
6. W przypadku wykonywania działalności pogarszającej stan środowiska, zostaną podjęte odpowiednie decyzje nakazujące wstrzymanie takiej działalności do czasu wykonania odpowiednich czynności zabezpieczających środowisko.
7. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Wójta Gminy Kołaki Kościelne w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



WÓJT

Sylwester Jaworowski

W załączeniu:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Zwolnione z opłaty skarbowej zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111).

Otrzymuj

1. Wnioskodawca;
2. Strony postępowania w trybie art. 49 ustawy kpa w związku z 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;
3. A/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku
Wydział Spraw Terenowych w Łomży, ul. Nowa 2, 18-400 Łomża;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zambrowie
ul. Obrońców Zambrowa 50, 18-300 Zambrow;
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Ostrołęce, ul. Poznańska 19, 07-409 Ostrołęka;

Załącznik Nr 1
do decyzji znak GP.6220.6.2023
z dnia 17 stycznia 2024 r.
o środowiskowych uwarunkowaniach
zgody na realizację przedsięwzięcia

Kołaki Kościelne, dnia 17 stycznia 2024 r.

GP.6220.6.2023

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.)

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi gminnej relacji Wróble-Arciszewo - Czarnowo-Dąb na terenie gminy Kołaki Kościelne w powiecie zambrowskim w województwie podlaskim. Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne polega na przebudowie drogi gminnej Nr 106122B od km 0+000,00 do km 2+472,00. Początek opracowania przyjęto w km 0+000,00 w miejscowości Wróble-Arciszewo w okolicy skrzyżowania z drogą powiatową Nr 2015B relacji Zambrów – Szczodruchy - Sanie Dąb - Kołaki Kościelne. Koniec projektowanej trasy przyjęto w km 2+472,00 na końcu terenu zabudowanego miejscowości Czarnowo-Dąb. Przebudowa drogi obejmuje łączną długość 2,472 km.

W otoczeniu drogi znajdują się łąki, pola uprawne, lasy oraz obiekty zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej. Odwodnienie obywa się na teren przyległy lub poprzez rowy drogowe i dalej do przepustów. W pasie drogowym zlokalizowana jest sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna oraz sieć elektroenergetyczna.

Planowana inwestycja realizowana będzie w granicach istniejącego pasa drogowego. Szacunkowa powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi ok. 3,20 ha.

Projektowana przebudowa obejmuje:

- budowę nowej nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości jezdni 3,5 - 4,5 m (z lokalnymi poszerzeniami do 6,8 m),
- budowę poboczy kruszywowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- wycinkę drzew i zakrzaczenia,
- budowę i przebudowę rowów drogowych,
- budowę i przebudowę przepustów pod koroną drogi,
- budowę i przebudowę przepustów w ciągu rowów drogowych (pod zjazdami),
- przebudowę sieci wodociągowej (o ile wystąpi kolizja),
- przebudowę sieci telekomunikacyjnej (o ile wystąpi kolizja),
- przebudowę sieci elektroenergetycznej (o ile wystąpi kolizja),
- budowę kanału technologicznego (o ile będzie wymagany).

Planowane parametry techniczne drogi gminnej po przebudowie:

- prędkość do projektowania V_dp – 30 km/h,
- klasa drogi – przy przebudowie klasa D,
- kategoria ruchu – KR1,

- szerokość jezdni – 3,5 - 4,5 m (z lokalnymi poszerzeniami do 6,8 m),
- spadek poprzeczny jezdni – 2,0 % (daszkowy/jednostronny),
- szerokość pobocza – 0,75 m,
- spadek poprzeczny pobocza – 2,0 - 8,0 %.

W ramach przebudowy analizowanego odcinka drogi przewiduje się: wykonanie jezdni z betonu asfaltowego, wykonanie podbudowy z kruszywa, wykonanie zjazdów szlakowych o nawierzchni asfaltowej, wykonanie zjazdów szlakowych ze żwiru, wykonanie poboczy kruszywowych.

Zaprojektowano konstrukcję spełniającą wymagania dla nawierzchni z betonu asfaltowego obciążonej ruchem. W ramach inwestycji istniejące i projektowane zjazdy dostosowuje się do obowiązujących przepisów i wytycznych technicznych. Szerokość zjazdów dostosowano do zagospodarowania przyległego terenu. W ramach inwestycji projektuje się odwodnienie metodą powierzchniowego spływu wód do rowów drogowych a dalej do przepustów. W przypadku występowania kolizji istniejących sieci z projektowanymi drogami należy je przebudować na podstawie warunków uzyskanych od gestorów sieci. Zamawiający przewiduje uzyskanie odstępstwa od konieczności budowy kanału technologicznego we własnym zakresie.

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 ruchu wahadlowym, co sprawi, że w trakcie wykonywania robót ziemnych i nawierzchniowych przejazd będzie utrudniony.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano wycinkę drzew i krzaków bezpośrednio kolidujących. W ramach przedsięwzięcia przewidziano do wycinki ok. 65 pojedynczych drzew. Szczegółowy plan wycinki drzew i krzewów, zostanie zrealizowany przy opracowaniu projektu wykonawczego i technicznego w ramach procedury zgłoszenia robót budowlanych. Drzewa i krzaki przyjęto z uwagi na kolizje z zakresem projektowanych rozwiązań, a także z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. drzewa i krzaki znajdują się w linii projektowanej jezdni, chodników oraz trójkątach widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach. 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. Zgoda na wycinkę drzew będzie realizowana w ramach decyzji o pozwoleniu na ich usunięcie.

Przedmiotowa droga nie jest obiektem nowym, w związku z tym nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy obiektów 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.

W fazie budowy wykorzystywany będzie głównie sprzęt samojezdny z napędem spalinowym (typu koparko – ładowarki, samochody dostawcze, rozścielacz mas bitumicznych, walec drogowy, zagęszczarka) oraz narzędzia ręczne (gdzie przewidywane będą kolizje z urządzeniami).

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

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.

Na etapie budowy i eksploatacji przewiduje się wdrożenie szeregu rozwiązań mających na celu minimalizację negatywnego oddziaływania na środowisko:

- 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,
- 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,
- 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,
- 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-sprzętowo zlokalizowane będą w odległościach minimum 30 m od cieków wodnych, co zapewni ochronę wód i brak negatywnego wpływu 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 rejonry: 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,
- wszelkie prace niwelacyjne prowadzone będą w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów,
- miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych w obrębie bazy, będą okresowo (do czasu zakończenia etapu budowy) 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 wykorzystywać we własnym zakresie np. do humusowania skarp nasypów, wykopów oraz wyrównania terenu lub przekazać jako odpad odpowiednim odbiorcom,
- materiały z rozbiorńki (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 drogi, wytwarzane odpady związane z utrzymaniem drogi (nawierzchni i zieleni) będą zagospodarowywane przez firmę zajmującą się oczyszczaniem letnim i zimowym ulic, która posiada odpowiednie uprawnienia w zakresie gospodarki odpadami.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały – przede wszystkim kruszywa mineralne, piasek, paliwa do napędu pojazdów samojedźnych i maszyn. Ilości wykorzystywanych surowców będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą wykraczały w żadnej mierze poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną i gazową.

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.

Zródłem 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.

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.

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.

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.

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

Z wyniku eksploatacji przedsięwzięcia, w przypadku właściwie prowadzonych robót budowlanych oraz właściwym odwodnieniu, wody podziemne jak i wody powierzchniowe nie powinny być zagrożone. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowiskowo przyrodnicze w zakresie środowiska gruntowo-wodnego. Przedsięwzięcie, w żaden sposób nie wpłynie również na jakość zasobów wód GZWP.

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.

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 drogi oraz organizacja ruchu.

Analizowany ciąg komunikacyjny nie jest położony na obszarze chronionym, w związku z czym projektowana inwestycja nie oddziałuje na obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi. Na obszarze przebudowy drogi nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych tym siedliska łęgowe i ujścia rzek oraz nie występują strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych. Projektowane drogi nie są zlokalizowane na żadnym udokumentowanym obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych oraz Lokalnego Zbiornika Wód Podziemnych. Obszar, na którym położony jest analizowany ciąg komunikacyjny nie znajduje się na obszarach objętych ochroną.

Planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcia.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą wykorzystywane zasoby naturalne;

Przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. poz.138).

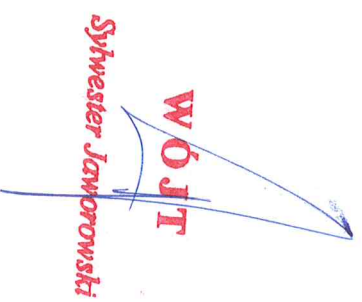
Analiza materiału dowodowego pod kątem dalszych wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy wykazała, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów

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

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o znaczeniu lokalnym. Skala i usytuowanie przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany. Z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia (poza terenami narażonymi na ryzyko powodzi oraz osuwisk mas ziemnych) zakład nie jest szczególnie narażony na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne. W przedmiotowym przypadku nie wskazano transgogenicznego oddziaływania oraz kumulowania się oddziaływań oraz ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych związanych z planowaną inwestycją.

Analiza przedłożonego materiału dowodowego wykazała, że powstałe w czasie eksploatacji i potencjalnej likwidacji przedmiotowej inwestycji uciążliwości nie wykrócą poza teren nieruchomości objętej wnioskiem.

Realizacja i funkcjonowanie obiektu zgodnie z przyjętymi nowoczesnymi rozwiązaniami techniczno-technologicznymi i założeniami opracowanej karty informacyjnej przedsięwzięcia będzie zgodna z obowiązującymi przepisami prawa, nie powodując uciążliwości lub zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi.



WÓJT
Sylwester Jamorowski