

Karta informacyjna przedsięwzięcia

Załącznik nr 1 do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

sporządzona zgodnie z art. 62a ust 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz.U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.)

Przebudowa wraz z rozbudową drogi powiatowej Nr 2081B na odcinku Rosochate Kościelne – Dąbrowa Wielka, gmina Czyżew

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

1.1 Rodzaj przedsięwzięcia

Inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 z późn. zm.), ze względu na realizację w ramach zadania utwardzonych dróg o łącznej długości około 3 600 m.

1.2 Charakterystyka przedsięwzięcia

Inwestycja zlokalizowana jest na:

Gmina Czyżew

Obwód Rosochate Kościelne

na działkach o numerach: 1290/2, 1081, 1282, 1082, 1083, 1278, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1119, 1120, 1121, 1122, 1123, 1124, 1187, 1186, 1185, 1184, 1183, 1182, 1181, 1180/2, 1180/1, 1179, 1178, 1165

Obwód Rosochate Nartoły

na działkach o numerach: 1, 2, 106, 25, 27, 111, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34/1, 34/2, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 75, 74, 73, 72, 71, 69, 68, 67, 66, 64, 61, 60, 103/1, 56, 112, 53, 52, 51, 50, 49, 48, 47, 102, 46, 105

Obwód Dąbrowa-Cherubiny

na działkach o numerach: 67/1, 67/2, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 79, 211/2, 80, 201, 81, 82/1, 82/2, 83, 84, 85, 87/4, 87/6, 87/5, 88, 89, 241, 90, 217, 215, 66, 65, 64, 63, 62/2, 43/1, 60, 59, 58/2, 58/1, 57, 56, 55, 54, 53, 52, 51, 50, 49, 48, 216, 44/1, 199, 7, 235, 234/2, 234/1, 5, 3, 2/2, 2/1, 200

Obwód Dąbrowa Wielka

na działkach o numerach: 130, 131/3, 131/2, 131/4, 132, 134, 136, 137, 138, 139/4, 139/2, 459, 140/3, 140/2, 142/1, 142/2, 143/3, 143/4, 143/5, 143/6, 144/2, 145, 147, 148, 151/4, 151/7, 151/6, 430/1, 428, 435, 308/2, 308/1, 308/3, 308/4, 307, 306, 305, 298/1, 298/6, 468, 304, 302, 301, 300, 467, 278, 277/2, 277/1, 466, 265, 264/1, 258, 465, 257, 249, 248, 237, 236

W ramach inwestycji planuje się przebudowę wraz z rozbudową drogi powiatowej na długości około 3,6 km. Przedmiotowa droga przebiega przez teren niezabudowany oraz miejscowości Rosochate Kościelne, Rosochate Nartoły, Dąbrowa-Cherubiny, i Dąbrowa Wielka. Otoczenie drogi stanowią głównie łąki, pastwiska oraz grunty rolne. Droga na całym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około 4,0-5,0m. Droga posiada powierzchniowy system odwodnienia, składający się z rowów drogowych, które w stanie istniejącym są częściowo zasypane i zanieczyszczone.

Zakres dokumentacji projektowej przewiduje:

- rozbiórkę, budowę i przebudowę: jezdni o nawierzchni bitumicznej,
- rozbiórkę, budowę i przebudowę poboczy żwirowych,

- rozbiórkę, przebudowę i budowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- rozbiórkę, budowę i przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- rozbiórkę, budowę i przebudowę chodników,
- rozbiórkę, budowę i przebudowę rowów drogowych wraz z przepustami w ciągu tych rowów,
- rozbiórkę, budowę i przebudowę przepustów,
- rozbiórkę, budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej,
- budowę i przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej.

Parametry techniczne drogi:

- klasa drogi – L i Z,
- prędkość projektowa – $V_p = 30 - 50$ km/h,
- szerokość jezdni – 5,5 – 6,0 m,
- szerokość chodników – 2,0 m (bez uwzględnienie krawężnika oraz obrzeży),
- szerokość poboczy – 1,0 – 1,5 m,

Ze względów bezpieczeństwa i zapewnienia normatywnych spadków, umożliwiających sprawne odwodnienie, zajdzie konieczność korekt drogi w profilu podłużnym. Skrzyżowania zaprojektowano jako zwykle przy zachowaniu warunków zgodnych z obowiązującym przepisami technicznymi.

Odwodnienie

Odwodnienie przedmiotowej drogi będzie zapewnione poprzez rowy drogowe oraz przepusty zlokalizowane na ciekach naturalnych. W przypadku konieczności zostaną wykonane wpusty drogowe z przykanalikami i wylotami do rowów drogowych oraz inne elementy zapewniające sprawne odprowadzenie wód z jezdni drogi powiatowej.

W m. Rosochate Nartoły oraz Dąbrowa Cherubiny odwodnienie zostanie zapewnione poprzez kanalizację deszczową.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, w przypadku dróg powiatowych klasy L i Z (przedmiotowa inwestycja) wody opadowe i roztopowe mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez podczyszczania (§21 pkt. 2).

W przypadku braku możliwości wykonania powyższych metod odwodnienia drogi, wody opadowe zostaną odprowadzone z jezdni powierzchniowo i zagospodarowane w istniejącym pasie drogowym.

Wycinka drzew

Do wycięcia przewiduje się drzewa i krzewy różnych gatunków, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowanym układem drogowym oraz infrastrukturą. Ilość drzew przeznaczonych do wycinki zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Szczegółowa inwentaryzacja drzew i krzewów zostanie wykonana na etapie opracowywania projektu budowlanego i będzie stanowiła jego załącznik. Szacuje się wycinkę około 120 szt. drzew oraz wycinkę około 0,15 ha krzaków kolidujących z przedsięwzięciem, zagrażających bezpieczeństwu ruchu pojazdów.

1.3 Skala przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy Czyżew (pow. wysokomazowiecki). Obejmuje ono drogę powiatową o długości około 3600m, od końca terenu zabudowanego w m. Rosochate Kościelne. Lokalizację przedsięwzięcia i obszar oddziaływania przedsięwzięcia przedstawiono na mapie ewidencyjnej. Całkowita powierzchnia terenu objętego inwestycją wynosi około 9,5 ha. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w istniejących granicach pasa drogowego oraz na działkach przejmowanych pod pas drogowy zgodnie z ustawą reformującą administrację publiczną (Dz.U. 1988 nr 133 poz 872 z póź. zmianami – art. 73) oraz w trybie specustawy drogowej (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej - ZRID), na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

1.4 Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie wysokomazowieckim, w gminie Czyżew. Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie w granicach przedsięwzięcia występują:

- obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek - nie występują,
- obszary wybrzeży i środowisko morskie – nie występują,
- obszary górskie – nie występują,
- obszary leśne – nie występują,
- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych – nie występują,
- obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody – nie występują,
- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia – nie występują,
- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – nie występują,
- obszary przylegające do jezior – nie występują,
- obszary ochrony uzdrowiskowej i uzdrowiska – nie występują,
- wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe - obszar planowanej inwestycji położony jest w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych JCWP RW2000172667649 Brok do Siennicy – obszar dorzecza Wisły, region wodny Środkowej Wisły oraz na obszarze jednolitych części wód podziemnych JCWPd nr 75 (PLGW200055). Źródłem bezpośrednich negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe, a pośrednio na wody gruntowe na etapie eksploatacji mogą być zanieczyszczenia zawarte w wodach opadowych i roztopowych, spływających z nawierzchni utwardzonych oraz wycieki niebezpiecznych dla środowiska substancji powstających w wyniku wypadków drogowych. Na przedmiotowym odcinku drogi zostanie zastosowany system odwodnienia za pomocą rowów drogowych, korytek prefabrykowanych i wpustów ulicznych z przykanalikami z odprowadzeniem do rowów odwadniających otwartych obsianych gęstą, wysoko koszoną trawą na warstwie humusu. Efekt oczyszczania wód opadowych w rowach trawiastych dla zawiesiny ogólnej wynosi 40-90%, a dla substancji ropopochodnych 20-90%. [Sawicka-Siarkiewicz H., 2004: Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru. Dział Wyd. IOŚ, Warszawa.] Biorąc pod uwagę te wartości przedostanie się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych jest znikome. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, w przypadku dróg powiatowych klasy L i Z (przedmiotowa inwestycja) wody opadowe i roztopowe mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez podczyszczania (§21 pkt. 2). Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia po zastosowaniu rozwiązań zabezpieczających (w czasie budowy będzie wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt, właściwie eksploatowany i konserwowany, w celu wykluczenia możliwości wycieku substancji ropopochodnych) nie będzie negatywnie wpływała na jakość ww. jednolitych części wód i nie będzie zagrażała osiągnięciu celów środowiskowych.

1.5 Obszar ograniczonego użytkowania

Dla planowanego przedsięwzięcia istnieją dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne pozwalające na minimalizowanie oddziaływania na środowisko i gwarantujące pełne dotrzymanie standardów jakości środowiska. Nie istnieją więc przesłanki do obligatoryjnej konieczności tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

1.6 Obszar szczególnego zagrożenia powodzią

Planowana inwestycja nie jest położona na obszarze zagrożenia powodziowego.

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

2.1. Powierzchnia

- powierzchnia terenu objętego wnioskiem – ok. 9,5 ha,
- powierzchnia obiektów budowlanych – ok. 4 ha.

2.2 Poprzednia forma użytkowania:

Pas drogowy drogi powiatowej i przewidywane zajęcie gruntów przyległych pod pas drogowy zgodnie z Dz.U. 1988 nr 133 poz 872 z póź. zmianami – art. 73 oraz w trybie specustawy drogowej (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej - ZRID), na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Zajęcie pod pas drogowy przewiduje się na niewielkich fragmentach gruntów bezpośrednio przylegających do istniejącego pasa drogowego. Działki, na których przewiduje się roboty budowlane są we władaniu Inwestora lub Inwestor uzyska prawo do ich dysponowania.

2.3 Pokrycie szatą roślinną:

Teren inwestycji stanowi istniejący pas drogowy. Na tym obszarze występują trawniki oraz zadrzewienia w różnej klasie wiekowej, zbiorowiska zaroślowe, drzewa i krzewy. Do wycięcia przewiduje się drzewa, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowanym układem oraz infrastrukturą. Ilość drzew przeznaczonych do wycinki zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Szczegółowa inwentaryzacja drzew i krzewów zostanie wykonana na etapie opracowywania projektu budowlanego i będzie stanowiła jego załącznik.

3. Rodzaj technologii

Przewiduje się wykonanie konstrukcji nawierzchni dróg przystosowanych do przenoszenia obciążeń ruchem KR2. Nawierzchnie utwardzone zostaną wykonane z betonu asfaltowego, pobocza żwirowe bądź utwardzone destruktem asfaltowym. Rozwiązania technologiczne będą zaprojektowane w taki sposób, aby spełniały wymagania obowiązujących rozporządzeń i ustaw oraz mieściły się w granicach terenu objętego inwestycją. Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych. Roboty odwodnieniowe wykonywane będą metodą mieszaną, punktową ręczną i mechaniczną. W trakcie prowadzenia robót zostanie zapewnione całkowite bezpieczeństwo pracownikom jak i użytkownikom drogi. Zostanie ona oznakowana i zabezpieczona stale od zmierzchu do świtu na cały okres prowadzenia robót. Roboty będą wykonywane sprzętem mechanicznym: koparki, spycharki, samochody samowładowcze, walce drogowe, układarki mas bitumicznych, zagęszczarki, równiarki i dźwigi. Roboty ziemne i nawierzchniowe, wykonywane będą mechanicznie i ręcznie z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa prowadzenia robót. W miejscach kolizji i zbliżenia do istniejącej infrastruktury technicznej prace wykonywane będą pod nadzorem gestorów poszczególnych mediów. Przebudowa uzbrojenia terenu zostanie wykonana w oparciu o warunki techniczne uzyskane od gestorów sieci oraz niezbędne obliczenia. Budowa uzbrojenia wykonywana będzie z użyciem materiałów nieszkodliwych dla środowiska.

4. Warianty przedsięwzięcia

4.1 Wariant W0 – bezinwestycyjny

W wariantcie tym przewidziano pozostawienie stanu istniejącego do dalszej eksploatacji. Istniejące nawierzchnie asfaltowe ze względu na zły stan techniczny wymagają kosztownych zabiegów utrzymaniowych. Zły stan techniczny rowów odwadniających lub ich brak wpływają także negatywnie na stan wód w rejonie pasa drogowego.

4.2 Wariant W1: - wykonanie budowy drogi zgodnie z zamierzeniem inwestycyjnym

W zakresie tego wariantu przewiduje się wykonanie nawierzchni utwardzonych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną zgodnie z charakterystyką przedsięwzięcia podaną w punkcie 1.2. Na podstawie analizy powyższych wariantów stwierdzono, iż wariant **W1** będzie najkorzystniejszym pod względem ekonomicznym, społecznym i środowiskowym. Jego realizacja wpłynie korzystnie na poprawę warunków życia mieszkańców, zmniejszy nakłady ponoszone przez Inwestora na ciągłe prace utrzymaniowe oraz poprawi stan środowiska w obrębie inwestycji.

W związku z tym Inwestor wnosi o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu W1 jako korzystniejszego dla środowiska.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

5.1. Wykorzystywanie zasobów naturalnych

Zasoby środowiskowe, które mogą być wykorzystane podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia to: woda i kruszywa. Podczas prac drogowych woda będzie pochodziła ze źródeł nieodnawialnych – wodociąg. Zużycie energii elektrycznej i wody na potrzeby zaplecza budowy będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej.

5.2. Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce, paliwa, energię

Etap budowy

Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: kruszywa (żwir, piasek), cement, prefabrykaty betonowe, rury przepustowe, beton asfaltowy, oraz inne niezbędne do wykonania inwestycji.

Szacunkowe zapotrzebowanie na podstawowe surowce do realizacji inwestycji:

- kruszywo naturalne (podbudowa dróg, pobocza) – 10 000 m³,
- beton asfaltowy – 24 000 m²,
- inne materiały niezbędne do wykonania całego zakresu robót.

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę do realizacji inwestycji wynosi: 1 000 m³.

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa do realizacji inwestycji wynosi: 600 m³.

Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Etap eksploatacji

Faza eksploatacji będzie pociągała za sobą wykorzystanie następujących materiałów:

- woda do oczyszczania drogi – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych,
- materiały do zimowego utrzymania dróg (piasek, sól, itd.) – zużycie uzależnione od okresu zimowego utrzymania dróg,
- materiały do utrzymania oznakowania poziomego (farby, masy do oznakowania grubo warstwowego, itd.) – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych,
- materiały do utrzymania oznakowania pionowego i elementów bezpieczeństwa ruchu (znaki drogowe, słupki, bariery ochronne, itd.) – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych (zniszczenia głównie w wyniku kolizji),
- materiały do utrzymania nawierzchni jezdni, poboczy, zjazdów, chodników, ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych (mieszanki bitumiczne, betonowe elementy prefabrykowane, kruszywo, itd.) – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych,
- inne materiały niezbędne do utrzymania drogi w należytym stanie technicznym,
- paliwo do napędu pojazdów poruszających się po drodze – zużycie uzależnione od natężenia ruchu i pojazdów poruszających się po niej.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

W celu ochrony środowiska należy:

- roboty budowlane poprzedzić szczegółowym planem i harmonogramem robót oraz właściwie je organizować w celu minimalizacji ich uciążliwości,
- zapewnić właściwą organizację placu budowy z zapleczem socjalnym, tak aby nie doszło do skażeń i zanieczyszczeń w środowisku,
- zainstalować na placu budowy przenośne sanitariaty lub szczelne zbiorniki na nieczystości płynne (ścieki bytowe) z przeznaczeniem do wywożenia,
- roboty budowlane wykonywać sprawnym sprzętem i środkami transportu celem zabezpieczenia przed wyciekami substancji ropopochodnych, przy czym ważne jest dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko (sprawne układy wydechowe i elementy amortyzujące drgania),
- prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, darnią oraz wybranym organicznym materiałem glebowym (w tym usuwaną z powierzchni ziemię próchniczną i humus hałdować w celu późniejszego wykorzystania),
- transport materiałów sypkich zabezpieczyć przed ich pyleniem,
- wycinkę drzew prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków tj. od 1 marca do 15 października, drzewa pozostające zabezpieczyć przed ich uszkodzeniem,
- po zakończeniu prac drogowych przeprowadzona zostanie rekultywacja zdegradowanych terenów – stabilizacja skarp roślinnością niską i wysoką,
- miejsce składowania odpadów będzie wyznaczone na placu budowy. Następnie wszystkie wytworzone odpady będą odbierane przez podmioty posiadające odpowiednie zezwolenia i utylizowane. Humus zostanie złożony we wskazanym miejscu z możliwością późniejszego jego wykorzystania.

Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją w istotny sposób ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych niekorzystnych warunków, w szczególności w zakresie klimatu akustycznego w odniesieniu do sytuacji obecnej i nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko. Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji inwestycji będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji spalin oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii.

W celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady:

- sprzęt mechaniczny powinien być w należytym stanie co wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi,
- sprzęt powinien poruszać się w obrębie placu budowy,
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone,
- czas budowy należy skrócić do minimum,
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.

Takie rozwiązanie stanowić będzie barierę zabezpieczającą środowisko na zewnątrz prowadzonych procesów. Wszystkie prace wykonywane będą zgodnie z wszelkimi normami środowiskowymi i bhp. Urządzenia techniczne i wyroby budowlane wykonane będą zgodnie z dyrektywami i normami UE, oraz będą posiadały oznakowanie CE bądź polski znak budowlany B.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

7.1 Rodzaj i ilość odprowadzanych ścieków

Przewiduje się wprowadzanie ścieków do środowiska:

- w trakcie budowy ewentualnie mogą być wytwarzane w ramach zaplecza budowy z obiektów socjalnych w niewielkiej ilości umożliwiającej ich bieżące usuwanie przez odpowiednie służby,
- w trakcie eksploatacji projektowanego odcinka odprowadzane będą wody opadowo roztopowe,

7.2 Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Nie występuje.

7.3 Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Odwodnienie przedmiotowej drogi będzie zapewnione poprzez rowy drogowe i odwadniające, przepusty oraz inne elementy jak kanalizacja deszczowa, wpusty uliczne i przykanaliki z wylotem do rowów drogowych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, w przypadku dróg powiatowych klasy L i Z (przedmiotowa inwestycja) wody opadowe i roztopowe mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez podczyszczania (§21 pkt. 2). Ilość wód opadowych zostanie określona na dalszym etapie projektowania – wymiarowania urządzeń odwadniających i występowania z wnioskiem o wydanie pozwolenia wodnoprawnego.

W przypadku braku możliwości wykonania powyższych metod odwodnienia drogi, wody opadowe zostaną odprowadzone z jezdni powierzchniowo i zagospodarowane w istniejącym pasie drogowym.

7.4 Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

W trakcie budowy przewiduje się wystąpienie odpadów powstałych z rozbiórki elementów konstrukcji istniejących obiektów (przepustów) oraz utwardzeń istniejącej nawierzchni. Powstałe w wyniku realizacji projektu odpady/gruz betonowy, cegły, kostka kamienna, destrukta asfaltowy itp./ zostaną poddane recyklingowi, a w przypadku niemożliwości ponownego wykorzystania zostaną przekazane firmie mającej możliwości utylizacji.

7.5 Ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

W trakcie realizacji inwestycji i późniejszej jej eksploatacji nie przewiduje się montażu maszyn i urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia lub powodujących inne uciążliwości.

7.6 Rodzaj i ilość odprowadzanych zanieczyszczeń pyłowo-gazowych

Budowa drogi nie wpłynie na zwiększenie ruchu pojazdów, ze względu na jej lokalny charakter. W związku z powyższym po wykonaniu przedmiotowej inwestycji nie ulegnie zwiększeniu ilość zanieczyszczeń pyłowo-gazowych związanych z ruchem pojazdów. Przewidziane zostały, zabezpieczenia i środki zaradcze zmierzające do ograniczenia wszelkich niekorzystnych wpływów na środowisko zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji.

7.7 Wpływy związane z realizacją projektu oraz zabezpieczenia i środki do łagodzenia tych wpływów

Przewiduje się następujące wpływy związane z realizacją projektu:

- emisja hałasu - planuje się przeszkolenie załogi oraz odpowiednią organizację pracy, pozwalającą uniknąć zwiększonej emisji hałasu w porach najbardziej uciążliwych dla mieszkańców. Prace budowlane prowadzone będą od godziny 6.00 do 22.00,
- zapylenie - przewiduje się polewanie wodą powierzchni i materiałów mogących powodować największe zapylenie,

- emisja spalin - zanieczyszczenie spalinami, będzie zamykało się praktycznie w granicach inwestycji, ponieważ plac budowy będzie zlokalizowany właśnie tam. Uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń będą miały charakter przejściowy, a nie długoterminowy,
- możliwe awarie sprzętu i związane z tym wycieki paliwa, oleju i innych substancji - zapewnione zostaną odpowiednie środki zapobiegania, jak: trociny, piasek, słoma, szmaty,
- wibracje pochodzące od ciężkiego sprzętu - zostaną ograniczone do niezbędnego minimum,
- utrudnienia w ruchu - wyznaczone zostaną najbardziej korzystne drogi dojazdowe i objazdowe. Zostaną one bardzo dokładnie opisane i oznaczone,
- wpływ na środowisko gruntowo-wodne - jako główny czynnik zagrożenia zidentyfikowana została możliwość wycieków substancji płynnych z maszyn w czasie awarii. Środki zapobiegania skutkom takich awarii zostaną zapewnione w postaci: trocin, piasku, słomy i szmat. Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia należytego stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych (olejów, benzyn). Zapobieganie zanieczyszczeniu związane będzie głównie z taką organizacją zaplecza budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby przedostać się do środowiska gruntowo-wodnego wraz ze splywem wód opadowych. Wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane składowane będą czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym ewentualne odpady niebezpieczne magazynowane będą w specjalistycznych pojemnikach. Racjonalna gospodarka odpadami powstałymi podczas prac budowlanych oraz ich odbiór przez wyspecjalizowane firmy posiadające uprawnienia i działające w myśl ustawy o odpadach są działaniami wystarczająco chroniącymi środowisko. Odpady budowlane będą poddane segregacji i składowane w wydzielonym miejscu w szczelnych i oznaczonych kontenerach w maksymalnym oddaleniu od cieków. Będzie zapewniony regularny odbiór odpadów przez uprawnione firmy. Zaplecze budowy będzie zlokalizowane w granicach terenu objętego inwestycją. Szczegółowa lokalizacja miejsc postojowych dla maszyn budowlanych, zaplecza socjalnego oraz miejsc składowania odpadów i mas ziemnych zostanie ustalona na etapie przekazania placu budowy i opracowywania harmonogramu robót w porozumieniu z inwestorem.
- wpływ na krajobraz - zmiany krajobrazu na skutek czasowego zajęcia terenów o innym dotychczasowym użytkowaniu pod plac budowy i towarzyszącą mu infrastrukturę, a także wzmożonego ruchu pojazdów i ciężkiego sprzętu budowlanego,
- urządzenie placu budowy - plac budowy będzie zlokalizowany w granicach terenu objętego inwestycją.

7.8 Wpływy związane z fazą eksploatacji oraz zabezpieczenia i środki do ich łagodzenia

Przewiduje się następujące wpływy związane z fazą eksploatacji:

- zwiększenie ruchu - realizacja inwestycji nie wpłynie na zwiększenie ruchu pojazdów,
- emisja hałasu - źródłem hałasu będą przejeżdżające pojazdy. Realizacja inwestycji nie spowoduje zwiększenia emisji hałasu,
- emisja spalin - z uwagi na to iż realizacja inwestycji nie pociągnie za sobą wzrostu ruchu pojazdów, nie nastąpi wzrost emisji spalin w fazie eksploatacji,
- wpływ na wody gruntowe - wykonanie rowów przydrożnych, odwadniających oraz budowa elementów kanalizacji deszczowej uregulują gospodarkę wodną w rejonie inwestycji.

7.9 Analiza wpływu przedsięwzięcia na faunę i florę oraz na krajobraz

Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest przekształcony przez działalność człowieka (pas drogowy i działki użytkowane w sposób drogowy) wobec czego realizacja inwestycji spowoduje niewielkie zmiany w środowisku, takie jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielanie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianę stosunków wodnych,

- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych.

W związku z powyższym realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na faunę, florę oraz krajobraz.

7.10 Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat akustyczny

W trakcie budowy wystąpi bezpośrednia, okresowa i krótkotrwała emisja hałasu spowodowana pracą sprzętu drogowego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Prace te charakteryzują się oddziaływaniem hałasu emitowanego do środowiska wzdłuż frontu robót. Teren intensywnych prac zgodnie ze specyfiką realizacji inwestycji liniowych będzie się przesuwał wraz z budowanym odcinkiem. Oddziaływanie fazy prac drogowych na klimat akustyczny będzie znaczące, choć prace te charakteryzują się bezpośrednim, ale krótkotrwałym oddziaływaniem akustycznym, są przemijające i o zmiennym zasięgu lokalnym. Hałas budowy będzie powodował krótkotrwałą uciążliwość w bezpośrednim otoczeniu aktualnego frontu robót.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na znaczne oddalenie inwestycji od granic państwowych oraz lokalny zasięg oddziaływania nie wystąpi oddziaływanie przedsięwzięcia poza terytorium RP.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. O ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 142 z późn. zm.).

W otoczeniu występują elementy rejestrowanej formy ochrony przyrody – promień 30 km:

- Parki Narodowe:
brak
- Parki Krajobrazowe:
Nadbużański Park Krajobrazowy – otulina – ok 20 km
Nadbużański Park Krajobrazowy – ok 20 km
Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi – otulina – ok 24 km,
Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi – ok 27 km,
- Obszary chronionego krajobrazu:
Dolina Bugu i Nurca – ok 20 km
Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu – ok. 28 km
- Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe:
Park Krajobrazowy w Czyżewie – ok. 8 km
Park Krajobrazowy w Szepietowie Wawrzyńcach – ok. 10 km
- Natura 2000 – Obszary Specjalnej Ochrony:
Dolina Dolnego Bugu PLB140001 – ok 20 km
Puszcza Biała PLB140007 – ok 26 km
Bagno Wizna PLB200005 – ok. 27 km
Przełomowa Dolina Narwi PLB200008 – ok. 27 km
- Natura 2000 – Specjalne Obszary Ochrony:
Ostoja Nadbużańska PLH140011 – ok 20 km
Czerwony Bór PLH200018 – ok 21 km
Dąbrowy Ceranowskie PLH140024 - ok 27 km
Ostoja Narwiańska PLH200024 – ok 27 km

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

Nie dotyczy.

11. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

Nie dotyczy.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Statystycznie prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na przedmiotowym odcinku drogi jest mało realne i mało prawdopodobne. Należy być jednak w pełni przygotowanym do jego zaistnienia, bowiem nie można wykluczyć możliwości wystąpienia awarii pojazdu przewożącego np.: substancje niebezpieczne, typu paliwa. Na zagrożenia w wyniku awarii drogowej na projektowanym odcinku drogi będą narażone bezpośrednio i pośrednio wszystkie elementy środowiska. Przewóz materiałów niebezpiecznych powinien odbywać się zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego (Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR). Skutki awarii i rozlanie się substancji niebezpiecznych nie spowodują zagrożenia jakości wód gruntowych oraz cieków wodnych, gdyż spływy powstałe z rozlania zostaną zatrzymane bądź jeszcze na powierzchni jezdni przez wyspecjalizowane ekipy PSP lub w studzienkach ściekowych.

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

Zapobieganie zanieczyszczeniu związane będzie głównie z taką organizacją placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie. Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia należytego stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych (olejów, benzyn). Realizacja przedsięwzięcia spowoduje powstanie typowych odpadów z grup 17 (np. gruz budowlany) i 20 (np. oleje, gleba, grunt z wykopów), głównie w czasie budowy. Wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane składowane będą czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym ewentualne odpady niebezpieczne magazynowane będą w specjalistycznych pojemnikach. Racjonalna gospodarka odpadami powstałymi podczas prac budowlanych oraz ich odbiór przez wyspecjalizowane firmy posiadające uprawnienia i działające w myśl ustawy o odpadach są działaniami wystarczająco chroniącymi środowisko. Odpady budowlane będą poddane segregacji i składowane w wydzielonym miejscu w szczelnych i oznaczonych kontenerach w maksymalnym oddaleniu od cieków. Będzie zapewniony regularny odbiór odpadów przez uprawnione firmy. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów, powstałe odpady będą należały do:

grupy odpadów 17 Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych):

17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
17 01 02	Gruz ceglany

17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg
17 02 01	Drewno
17 02 02	Szkło
17 04 05	Żelazo i stal
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03

grupy odpadów 20 Odpady komunalne segregowane i gromadzone selektywnie:

20 03 03	Odpady z czyszczenia ulic i placów
----------	------------------------------------

Przewidywane ilości odpadów:

gruz budowlany – ok.900 m³,

grunt z wykopów (nie nadający się do wbudowania w nasyp, zanieczyszczony) – ok. 6000 m³.

14. Prace rozbiórkowe

Do rozbiórki przewidziano elementy utwardzeń istniejącej nawierzchni (nawierzchnia bitumiczna) oraz inne elementy drogowe jak krawężniki, obrzeża. Odpady powstałe z rozbiórek nie stanowią odpadów niebezpiecznych.

Autor opracowania

Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów

Załącznik nr 2 do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Gmina Czyżew

Obwód Rosochate Kościelne

na działkach o numerach: 1290/2, 1081, 1282, 1082, 1083, 1278, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1119, 1120, 1121, 1122, 1123, 1124, 1187, 1186, 1185, 1184, 1183, 1182, 1181, 1180/2, 1180/1, 1179, 1178, 1165

Obwód Rosochate Nartoły

na działkach o numerach: 1, 2, 106, 25, 27, 111, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34/1, 34/2, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 75, 74, 73, 72, 71, 69, 68, 67, 66, 64, 61, 60, 103/1, 56, 112, 53, 52, 51, 50, 49, 48, 47, 102, 46, 105

Obwód Dąbrowa-Cherubiny

na działkach o numerach: 67/1, 67/2, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 79, 211/2, 80, 201, 81, 82/1, 82/2, 83, 84, 85, 87/4, 87/6, 87/5, 88, 89, 241, 90, 217, 215, 66, 65, 64, 63, 62/2, 43/1, 60, 59, 58/2, 58/1, 57, 56, 55, 54, 53, 52, 51, 50, 49, 48, 216, 44/1, 199, 7, 235, 234/2, 234/1, 5, 3, 2/2, 2/1, 200

Obwód Dąbrowa Wielka

na działkach o numerach: 130, 131/3, 131/2, 131/4, 132, 134, 136, 137, 138, 139/4, 139/2, 459, 140/3, 140/2, 142/1, 142/2, 143/3, 143/4, 143/5, 143/6, 144/2, 145, 147, 148, 151/4, 151/7, 151/6, 430/1, 428, 435, 308/2, 308/1, 308/3, 308/4, 307, 306, 305, 298/1, 298/6, 468, 304, 302, 301, 300, 467, 278, 277/2, 277/1, 466, 265, 264/1, 258, 465, 257, 249, 248, 237, 236