

Pełnomocnik:
Krzysztof Święcki
ul. Włókiennicza 3
18-400 Łomża
tel. 604 439 263
w imieniu Inwestora:
Gminy Kobylin Borzymy
ul. Główna 11
18-204 Kobylin Borzymy

WÓJT GMINY KOBYLIN BORZYM
ul. Główna 11
18-204 Kobylin Borzymy

W N I O S E K
O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 71 ust. 2 i art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j.Dz.U.2013.1235 z póź. zm.) wnoszę o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na:

„ Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 106220B od km 0+000 (droga krajowa nr 8) do km 5+768,73 (Stare Garbowo) oraz drogi gminnej nr 106217B Nowe Garbowo – Stare Garbowo od km 0+000 do km 1+364,08.”

z podziałem na odcinki:

- odcinek „A” drogi gminna nr 106220B od skrzyżowania z drogą krajową nr 8 w miejscowości Kobylin-Kruszewo w km 0+000 do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2043B w km 3+237,67 w m. Kobylin-Kuleszki,
- odcinek „B” drogi nr 106220B od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2043B w km 3+237,67 w miejscowości Kobylin-Kuleszki do miejscowości Stare Garbowo w km 5+768,73,
- odcinek „C” drogi gminnej nr 106217B od skrzyżowania z projektowanym odcinkiem drogi gminnej nr 106220B (odcinek „B” w km 4+906,00) w km 0+000 do miejscowości Nowe Garbowo w km 1+364,08.

Załączniki:

1. w przypadku przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko – raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w przypadku gdy wnioskodawca wystąpił o ustalenie zakresu raportu w trybie art. 69 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2013.1235 z póź. zm) – kartę informacyjną przedsięwzięcia - w trzech egzemplarzach, wraz z ich zapisem w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych;
2. w przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – kartę informacyjną przedsięwzięcia, w trzech egzemplarzach, wraz z ich zapisem w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych;
3. poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
4. w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 4 lub 5 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2013.1235 z póź. zm.), prowadzonych w granicach przestrzeni nie stanowiącej części składowej nieruchomości gruntowej, zamiast kopii mapy, o której mowa w pkt 3 – mapę sytuacyjno-wysokościową sporządzoną w skali umożliwiającej szczegółowe przedstawienie przebiegu granic terenu, którego dotyczy wniosek, oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
5. wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
6. opłata skarbową;
7.
inne, np. pełnomocnictwo, umocowanie do składania oświadczeń woli w imieniu osoby prawnej

.....
podpis wnioskodawcy

Karta informacyjna przedsięwzięcia

zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz.U.2013.1235 z póź. zm.)

1. Wstęp.

Zgodnie z art. 59 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 (j.t.Dz.U.2013.1235 z póź. zm.) realizacja następujących planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

a) planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko – I grupa przedsięwzięć określonych w § 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9.11.2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.z 2010r. Nr 213, poz.1397 z póź. zm.),
b) planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony, w drodze postanowienia przez organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (II grupa przedsięwzięć określonych w § 3 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9.11.2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010r.Nr 213, poz.1397 z póź. zm.),
c) realizacja planowanego przedsięwzięcia innego niż określone w pkt. a) i b) wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 (III grupa przedsięwzięć), jeżeli:

-przedsięwzięcie to może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, a nie jest bezpośrednio związane z ochroną tego obszaru,
-obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 został stwierdzony na podstawie art. 96 ust. 1 w/w ustawy (przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska).

Ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeprowadza się w ramach postępowania w sprawie (art. 61 w/w ustawy):

-wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
-wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych –wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7.07.1994r. – Prawo budowlane (j.t.Dz. U.2013.1409 z póź. zm.) oraz o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (j.t. Dz.U.2013.687 z póź. zm.), jeżeli konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko została stwierdzona przez organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach a także na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia a także jeżeli organ właściwy do wydania decyzji, o której mowa stwierdzi, że we wniosku o wydanie tej decyzji zostały dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i stanowi ona część postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Z 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 o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t.Dz.U.2013.1235 z póź. zm.) wynika, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem m.in.:

1)decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych oraz decyzji o pozwoleniu na zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części –wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7.07.1994r. –Prawo budowlane (j.t.Dz.U.2013.1409 z późn. zm.),

- 2)decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu – wydawanej na podstawie ustawy z dnia 27.03.2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
3)pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych –wydawanego na podstawie ustawy z dnia 18.07.2001 r. – Prawo wodne.

2) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

2.1. Rodzaj przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie drogowe polegające na rozbudowie i przebudowie ciągu drogowego obejmującego drogę gminną nr 106220B od km 0+000 (droga krajowa nr 8) do km 5+768,73 (Stare Garbowo) oraz drogę gminną nr 106217B Nowe Garbowo – Stare Garbowo od km 0+000 – 1+364,08.

Ciąg drogowy do celów projektowych podzielono na trzy części – etapy, obejmujące następujące odcinki:

- **część I** odcinek „A” droga gminna nr 106220B od skrzyżowania z drogą krajową nr 8 w miejscowości Kobylin-Kruszewo w km 0+000 do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2043B w km 3+237,67 w m. Kobylin-Kuleszki,
- **część II** odcinek „B” drogi nr 106220B od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2043B w km 3+237,67 w miejscowości Kobylin-Kuleszki do miejscowości Stare Garbowo w km 5+768,73,
- **część III** odcinek „C” drogi gminnej nr 106217B od skrzyżowania z projektowanym odcinkiem drogi gminnej nr 106220B (część II w km 4+906,00) w km 0+000 do miejscowości Nowe Garbowo w km 1+364,08.

Planowana inwestycja ma charakter publiczny.

Zgodnie z Rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. (Dz. U. z 2010 r. Nr. 213, poz.1397 z póź. zm) w sprawie przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko planowane przedsięwzięcie zalicza się do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z §3 wspomnianego rozporządzenia przedsięwzięcie należy do rodzaju wymienionego w ust. 1 pkt. 60 ;” drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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; ”

Należy więc planowane przedsięwzięcie poddać analizie i ocenie pod kątem przestrzegania:

-dyrektywy Rady nr 85/337/EWG z dnia 27.06.1985r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. WE L 175 z 5.07.1985r.)

-dyrektywy Rady 97/11/WE z dnia 3 marca 1997r. zmieniającej Dyrektywę Rady nr 85/337/EWG w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. WE L 73 z 14.03.1997r.),

-dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/35/WE z dnia 25.05.2003r. przewidującej udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniającej w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości dyrektywy Rady 85/337/EWG i 96/61/WE (Dz. Urz. WE L 156 z 25.06.2003r.),

-dyrektywy Rady nr 92/43/EWG z dnia 21.05.1992r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory,

-dyrektywy Rady nr 79/409/EWG z dnia 2.04.1979r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, oraz

-odpowiednich przepisów krajowych (art. 96 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 (j.t.Dz.U.2013.1235 z późn. zm.)

2.2. Skala przedsięwzięcia – rodzaj projektowanych robót

Planowana rozbudowa i przebudowa drogi na odcinku o łącznej długości 7,13 km, ma na celu podniesienie parametrów technicznych i użytkowych drogi w skutek poszerzenia pasa drogowego dla umożliwienia zlokalizowania w nim niezbędnych elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych warunków transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych.

Cel osiągnięty zostanie w skutek wykonania korony drogi w nasypie o szerokości 7,0 m o przekroju szlakowym z jezdnią o szerokości 5,0 m i obustronnymi pobocznymi o szerokościach po 1,0 m. Nawierzchnia jezdni wykonana będzie z betonu asfaltowego (5 cm warstwa ścierna + 4 cm warstwa wiążąca) na podbudowie z mieszanki kruszywa niezwiązanego C_{90/3}; 0-31,5 wg. PN-EN-13285.

Na odcinku drogi gdzie istnieje nawierzchnia bitumiczna przewidziana do rozbiórki zakłada się wykorzystanie jej po zfrezowaniu jako część podbudowy z doziarnieniem kruszywem łamanym a na pozostałym odcinku przewidziano wykonanie podbudowy gr. 20 cm uwzględniając przy tym istniejącą nawierzchnię żwirową. Podbudowa wykonana będzie na podłożu gruntowym doprowadzonym do stanu grupy nośności G1 poprzez wykonanie w razie potrzeby dodatkowej warstwy z gruntów niewysadzinowych. Pobocza wykonane będą o nawierzchniach żwirowych gr. 8 cm oraz w terenie zabudowanym wsi Kobylin-Kruszewo o nawierzchniach umocnionych płytami ażurowymi prefabrykowanymi 70x40x10 cm. Zjazdy wykonane będą o nawierzchni bitumicznej i żwirowej. Usprawnieniu poddany zostanie powierzchniowy system odwodnienia w skutek odnowienia i wykonania rowów przydrożnych oraz budowy i przebudowy przepustów pod koroną drogi i zjazdami.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się przebudowę istniejących przepustów pod koroną w lokalizacjach.

- km 1+388,20 ϕ 60 L=12 m z rur betonowych do przebudowy na śr. 80 cm z rur HDPE dł. 14 m,
- km 3+017,70 ϕ 60 L=8 m z rur betonowych do przebudowy na śr. 60 cm z rur HDPE dł. 10 m.
- 3+229,10 ϕ 60 L=12m z rur betonowych do przebudowy na śr. 60 cm z rur HDPE dł. 12 m ze zmianą lokalizacji,
- km 3+851,60 ϕ 80 dł. 8m z rur betonowych do przebudowy na śr. 80 z rur HDPE dł. 11 m.

Ponadto projektuje się nowe przepusty w lokalizacjach:

- km 3+246,0 ϕ 60 dł. 12 m z rur HDPE
- km 4+678,5,0 ϕ 60 dł. 10 m z rur HDPE
- km 4+894,0 ϕ 60 dł. 10 m z rur HDPE
- km 5+007,0 ϕ 60 dł. 10 m z rur HDPE

Przepusty należy wykonać z obustronną obudową ściankami czołowymi żelbetowymi i obrukowaniem skarp kamieniem narzutowym na zaprawie cementowo – piaskowej oraz prefabrykatami betonowymi. W ciągu rowów przydrożnych pod zjazdami projektuje się przepusty z rur karbowanych HDPE śr. 40 cm. Wlot i wylot przepustów pod zjazdami należy obrukować kamieniem narzutowym na podsypce cementowo – piaskowej gr. 10 cm a spoiny zalać zaprawą cementową.

W ramach robót przewiduje się odtworzenie i wykonanie nowych rowów przydrożnych w lokalizacjach:

- km 0+000 – 0+520,00 po stronie prawej trawiasty
- km 0+650,00 – 0+860,0 po stronie prawej umocniony ażurowymi płytami prefabrykowanymi 70x40x8 cm
- km 1+089,00 – 1+179,00 po stronie prawej umocniony prefabrykowanym korytem żelbetowym
- km 1+388,20 – +920,00 po stronie prawej umocniony ażurowymi płytami prefabrykowanymi 70x40x8 cm
- km 2+057,0 = 3+229,10 po stronie prawej trawiasty
- km 3+246,8 – 5+740,00 obustronnie trawiasty
- km 0+000 – 0+700,0 po stronie prawej trawiasty (odc. C)
- km 0+000 – 0+585,0 po stronie lewej trawiasty (odc. C).

W km 1+179,00 - 1+388,20 projektuje się po stronie prawej ściek uliczny z odprowadzeniem do istniejących wpustów deszczowych.

Wysokościowo droga nawiązana będzie do istniejącego ukształtowania terenu a niweleta drogi poddana będzie nieznacznej korekcie w celu uzyskania normatywnych spadków.

Droga po rozbudowie i przebudowie nie zmieni swojej funkcji i kategorii.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się sunięcie istniejącego zadrzewienia i zakrzaczenia w zakresie wg. tabeli w pkt. 3.4.

2.3. Usytuowanie przedsięwzięcia

Inwestycja realizowana będzie zgodnie z procedurą „specustawy”. Grunty prywatne niezbędne dla inwestycji w tym wykonania urządzeń wodnych, przejęte zostaną na potrzeby przedsięwzięcia decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zatwierdzającą jednocześnie projekty podziałów geodezyjnych – ZRID

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie administracyjnym Powiatu Wysokomazowieckiego, Gminy Kobylin-Borzymy w obrębach ewidencyjnych wsi:

Obręb Kobylin-Kruszewo

200/2, 45/2, 58, 59/1, 59/4, 59/5, 59/3, 60, 67/6, 67/2, 220, 75, 76/1, 76/2, 77/2, 80, 81, 82, 10/1, 101, 109, 117, 204, 119/5, 119/4, 119/6, 119/7, 119/3, 203, 56/2, 56/1, 57/3, 57/4, 70/1, 200/3, 74/3, 91/4, 92/1, 93/2, 165, 96/5, 95/9, 96/1, 95/8 97/2, 99/1, 128/5, 124/8, 128/2, 128/3, 210, 130/2, 130/1, 209, 127/7, 127/6, 123/1, 121, 205, 120/3, 95/5, 95/10, 128/4

Obręb Kobylin-Kuleszki

116, 105, 8, 104, 24, 109, 30, 43, 110, 44, 42, 93/5, 92/1, 107, 77, 76, 108, 63, 62/3, 61/5, 60/2, 59/3, 58/3, 57/3, 115, 49, 48, 47, 46/1, 46/2, 45, 111, 106, 92/2

Obręb Nowe-Garbowo

50/5, 50/7, 51/1, 51/7, 52/2, 53/2, 54/6, 54/9, 55/4, 55/6, 56/2, 57/4, 57/6, 58/3, 59/3, 60/3, 61, 62/1, 62/2, 63/2, 64/2, 65/2, 66/2, 67, 68, 69, 70/1, 70/3, 78, 79, 80, 81, 82/4, 82/3, 82/2, 82/1, 83/1, 84, 85, 86, 87, 88/1, 88/2, 89, 90/2, 91/1, 166, 78, 26/2, 43/3, 44/3, 45/1, 164, 47/2, 48/1, 48/2, 49/6, 49/10, 49/11, 168/1, 49/4, 83/2, 90/1

Obręb Stare-Garbowo

147/1, 148/3, 148/5, 149/1, 149/2, 149/3, 149/4, 149/5, 150/1, 151/1, 152/1, 152/3, 55/6, 53/4, 53/3

Teren objęty opracowaniem nie posiada aktualnego planu zagospodarowania przestrzennego bądź studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i/lub innych dokumentów opisujących ograniczenia w realizacji inwestycji na danym obszarze

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

3.1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości

Zgodnie z §7 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U z 1999 r. Nr 43, poz. 430 z póź. zm.) szerokość w liniach rozgraniczających ulicy klasy L o przekroju jednojezdniowym w terenie zabudowanym nie powinna być mniejsza niż 12 m.

W myśl wspomnianego wyżej rozporządzenia w uzasadnionych przypadkach w terenie zabudowanym dopuszcza się mniejszą jak 12 m szerokość pasa drogowego. Z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu w tym bliską lokalizacją zabudowy przy drodze przyjęto poszerzenia pasa drogowego wyłącznie w niezbędnym zakresie.

Zgodnie z §8 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U z 1999 r. Nr 43, poz. 430 z póź. zm.), szerokość w liniach rozgraniczających drogi klasy L o przekroju jednojezdniowym poza terenem zabudowanym i nie przeznaczonym pod zabudowę nie powinna być

mniejsza niż 15,0 m. Z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu jak też zakres inwestycji polegający na przebudowie stanu istniejącego przyjęto poszerzenia pasa drogowego wyłącznie w niezbędnym zakresie do szerokości 12 m. Taka szerokość pasa drogowego zapewnia umieszczenia w nim niezbędnych elementów drogi.

Orientacyjny bilans powierzchni:

- | | |
|--|----------------------------|
| • powierzchnia terenu objętego inwestycją | - 78 500,00 m ² |
| • powierzchnia jezdni | - 35 700,00 m ² |
| • powierzchnia poboczy żwirowych | - 15 000 m ² |
| • powierzchnia zjazdów o nawierzchni żwirowej | - 1 200,0 m ² |
| • powierzchnia zjazdów o nawierzchni bitumicznej | - 4 500,00 m ² |
| • powierzchnia biologicznie czynna (trawniki rowy) | - 22 100,00 m ² |

3.2. Podstawowe parametry techniczno – eksploatacyjne drogi

Część I odcinek „A” droga gminna nr 106220B od skrzyżowania z drogą krajową nr 8 w miejscowości Kobylin-Kruszewo w km 0+000 do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2043B w km 3+237,67 w m. Kobylin-Kuleszki klasa techniczna drogi (L),

- prędkość projektowa 40 km/h,
- ruch KR1,
- szerokość korony drogi 7,0 m,
- szerokość jezdni 5,0 m,
- rodzaj nawierzchni jezdni – bitumiczna
- pobocza szerokości po 1,0 m,
- rodzaj nawierzchni poboczy – żwirowe, (w części umocnione płytami prefabrykowanymi)
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%, na łukach jednostronny,
- spadki poboczy jednostronne 6%,
- sposób odwodnienia – powierzchniowy (rowy przydrożne, przepusty)
- nachylenie skarp 1:1,5 i 1:1 przy umocnieniu
- długość odcinka – 3,237 km

Część II odcinek „B” drogi nr 106220B od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2043B w km 3+237,67 w miejscowości Kobylin-Kuleszki do miejscowości Stare Garbowo w km 5+768,73

- klasa techniczna drogi (L),
- prędkość projektowa 40 km/h,
- ruch KR1,
- szerokość korony drogi 7,0 m,
- szerokość jezdni 5,0 m,
- rodzaj nawierzchni jezdni – bitumiczna
- obustronne pobocza szerokości po 1,0 m,
- rodzaj nawierzchni poboczy – żwirowe,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%, na łukach jednostronny,
- spadki poboczy jednostronne 6%,
- sposób odwodnienia – powierzchniowy (rowy przydrożne, przepusty)
- nachylenie skarp 1:1,5
- długość odcinka – 2,531 km

Część III odcinek „C” drogi gminnej nr 106217B od skrzyżowania z projektowanym odcinkiem drogi gminnej nr 106220B (część II w km 4+906,00) w km 0+000 do miejscowości Nowe Garbowo w km 1+364,08.

- klasa techniczna drogi (L),

- prędkość projektowa 40 km/h,
- ruch KR1,
- szerokość korony drogi 7,0 m,
- szerokość jezdni 5,0 m,
- rodzaj nawierzchni jezdni – bitumiczna
- obustronne pobocza szerokości po 1,0 m,
- rodzaj nawierzchni poboczy – żwirowe
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%, na łukach jednostronny,
- spadki poboczy jednostronne 6%,
- sposób odwodnienia – powierzchniowy (rowy przydrożne, przepusty)
- nachylenie skarp 1:1,5
- długość odcinka – 1,364 km

3.3. Dotychczasowy sposób zagospodarowania

Istniejąca droga znajduje się w granicach administracyjnych gminy Kobylin Borzymy, powiat Wysokie Mazowieckie. Projektowany odcinek stanowi ciąg dróg gminnych przebiegający w terenie równinnym w otoczeniu gruntów rolnych oraz zabudowy zagrodowej miejscowości Kobylin-Kruszewo, Kobylin-Kuleszki, Stare Garbowo, Nowe Garbowo. Droga na rozpatrywanym odcinku posiada poziome załamania trasy w ilości 20 szt. na odcinku drogi nr 106220B o maksymalnym kącie zwrotu 68⁰ i 4 szt. na odcinku drogi nr 106217B o maksymalnym kącie zwrotu 106⁰. Niweleta ma płynny przebieg o spadkach nie przekraczających 10%. W chwili obecnej droga służy jako dojazd przyległych miejscowości do dróg głównych oraz jako dojazd do przyległych pól uprawnych i gospodarstw rolnych. W trakcie inwentaryzacji elementów drogi stwierdzono że ruch na poszczególnych odcinkach drogi jest zróżnicowany nie przekracza jednak 30 poj./godz. na najbardziej uczęszczanym odcinku we wsi Kobylin-Kruszewo.

Ciąg drogowy objęty opracowaniem do celów projektowych podzielono na trzy części obejmujące opisane w pkt.1 odcinki i oznaczono na załącznikach graficznych. Na określonych odcinkach zagospodarowanie pasa drogowego jest następujące:

Na odcinku I

Droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni 5 m, która poza odcinkiem w km 0+000 – 0+450,00 jest miejscami mocno spękana, w wykruszonych krawędziach. Na całym odcinku niesprawny jest system odwodnienia powierzchniowego w skutek zamulenia rowów lub ich braku oraz zamulenia przepustów. W ciągu drogi istnieją przepusty pod jej koroną w lokalizacjach:

- km 0+002,00 $\phi 60$ L=8,5 m z rur betonowych – stan tech. dostateczny
- km 0+191,70 2x $\phi 60$ L=8 m dwuotworowy – stan techniczny dostateczny
- km 0+742,00 $\phi 40$ L=30 m z rur betonowych, zakończony obustronnie ściankami czołowymi – stan techniczny dobry
- km 0+850,30 $\phi 60$ L=9 m z rur betonowych – stan techniczny dobry
- km 1+209,50 $\phi 60$ L=9 m z rur betonowych – stan techniczny dobry
- km 1+260,00 2x $\phi 60$ L=9 m dwuotworowy z rur betonowych – stan techniczny dobry
- km 1+388,20 $\phi 60$ (80 na części wlotowej) L=12 m z rur betonowych – stan techniczny zły
- km 2+144,6 $\phi 80$ L=12,5 m z rur betonowych – stan techniczny dobry
- km 3+017,70 $\phi 60$ L=8 m z rur betonowych – stan dostateczny, wymagający wydłużenia i obudowy wylotów
- km 3+229,10 śr. 60 cm L=12m –stan zły (zamulony, za wysoko posadowiony, brak ścianek na wlotach)

W ciągu drogi istnieją wpusty deszczowe odprowadzające wody do istniejących przepustów w lokalizacjach: 1+180,10, 1+207,80, 1+241,80, 1+263,0, 1+167,10 po stronie prawej drogi. Wpusty deszczowe jak i studzienki są w dostatecznym stanie technicznym.

W ciągu drogi istnieją po stronie prawej rowy przydrożne trawiaste o nieregularnych wymiarach i w większości zamulone w lokalizacjach: 0+000 – 0+450,00, 0+740,00 – 0+940,00, 1+400,00 – 1+530,00, 1+830,00 – 1+940,00, 2+050,00 – 2+237,00. W części w rowach istnieją umocnienia prefabrykatami betonowymi w km 1+165,0 – 1+179,0.

W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drodze istnieje oznakowanie pionowe na skrzyżowaniach. W km 1+018,0 – 1+153,00 po stronie lewej zamontowane są bariery drogowe stalowe.

Na odcinku II

Droga posiada nawierzchnie gruntową miejscowo wzmocnioną żwirem, mocno wyeksploatowaną, brak odwodnienia. Szerokość jezdni wynosi od 3,0 m do 5,0 m. Pobocza gruntowe porośnięte trawą. W części przebiegu droga biegnie poza pasem drogowym po gruntach prywatnych. W ciągu drogi istnieje jeden przepust pod jej koroną w lokalizacji - km 3+851,60 ϕ 80 L=9 m z rur betonowych (wzdłuż rowu melioracyjnego)

Na odcinku III

Droga posiada nawierzchnię gruntową wzmocnioną miejscowo pospółką o szerokości od 3,0 do 6,0 m. W km 1+291,00 – 1+364,08 droga posiada nawierzchnię brukowaną o szerokości średnio 4,5 m.

Na drodze brak jest odwodnienia elementów odwodnienia, które odbywa się naturalnym ukształtowaniem terenu na grunty przyległe.

W chwili obecnej w sąsiedztwie nie jest realizowane (i nie jest planowane do realizacji) żadne przedsięwzięcie, którego oddziaływanie kumulowałoby się z oddziaływaniem niniejszego przedsięwzięcia.

3.4. Pokrycie szatą roślinną

W terenie objętym zakresem przedsięwzięcia znajduje się zadrzewienie i zakrzaczenie na obrzeżach pasa drogowego który porośnięty jest również trawą i chwastami. W związku z przedsięwzięciem przewiduje się usunięcie zakrzaczenie oraz drzew kolidujących z planowanymi robotami i zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu. Szczegółowo inwentaryzację zadrzewienia pokazano w poniższej tabeli:

Nr oznaczenia na zagospodarowaniu	Gatunek/rodzaj	Lokalizacja [km]	Strona drogi L – lewa, P – prawa	Średnica - ϕ [cm]	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	jesion	1+032,50	L	40	
2	Jesion	1+048,80	L	25	
3	Jesion	1+053,30	L	25	
4	jesion	1+055,70	L	30	
5	topola	1+120,20	L	100	
6	Topola	1+123,50	L	100	
7	Topola	1+129,20	L	100	
8	jesion	2+130,60	P	35	
9	olcha	2+164,60	P	20	
10	olcha	2+168,00	P	20	
11	olcha	2+170,20	P	10	
12	olcha	2+172,60	P	25	
13	olcha	2+173,90	P	20	
14	olcha	2+175,30	P	20	
15	brzoza	2+181,90	P	35	
16	olcha	2+183,10	P	20	
17	olcha	2+185,90	P	20	
18	osika	2+187,50	P	15	
19	brzoza	2+189,20	P	25	
20	brzoza	2+191,70	P	45	
21	osika	2+196,40	P	30	
22	brzoza	2+200,00	P	20	

23	czeremcha	2+206,90	P	20	
24	czeremcha	2+217,00	P	4x15	
25	brzoza	2+227,60	P	20	
26	grusza	2+228,70	P	20	
27	brzoza	2+238,40	P	50	
28	topola	2+902,00	P	120	
29	topola	2+978,20	L	120	
31	topola	3+244,00	P	80	
32	olcha	3+638,50	P	35	
33	olcha	3+641,70	P	3x10	
34	olcha	3+650,60	P	30	
35	jesion	3+710,70	P	20	
36	olcha	3+711,90	P	25	
37	olcha	3+755,70	P	25	
38	olcha	3+756,90	P	25	
39	olcha	3+759,70	P	30	
40	olcha	3+761,20	P	25	
41	olcha	3+764,70	P	2x25	
42	olcha	3+765,80	P	2x25	
43	olcha	3+768,70	P	30 + 10	
44	olcha	3+771,70	P	4x25	
45	olcha	3+776,70	P	4x15	
46	olcha	3+782,40	P	3x15	
47	olcha	3+787,40	P	3x25+20	
48	olcha	3+790,40	P	3x25	
49	jesion	4+861,80	L	35	
50	jesion	4+865,80	L	25	
51	jesion	4+868,30	L	25	
52	jesion	4+870,90	L	20	
53	jesion	4+879,20	L	35	
54	jesion	4+882,70	L	80	
55	jesion	4+885,90	L	35	
56	olcha	4+887,70	L	30	
57	jesion	4+889,20	L	30	
58	jesion	4+890,90	L	35	
59	olcha	4+894,80	L	25	
60	olcha	5+676,90	L	10	
69	jesion	5+723,30	L	35	
70	grusza	1+102,00	P	30	

Planowane do usunięcia drzewa gatunku olchy i jesiony to samosiewy w tym w dużej części są to odrosty z karp wyciętych wcześniej drzew. Drzewa gatunku wierzby to w 70% stare ogławiane pnie; bez koron z odrostami na wysokości ok. 2,5 m. W trakcie inwentaryzacji zieleni nie stwierdzono występowania gatunków chronionych grzybów (porostów), oraz chronionych roślin i zwierząt w obrębie drzew i krzaków przewidzianych do usunięcia co potwierdzono również wywiadem środowiskowym.

W ramach inwestycji przewiduje się odtworzenie zniszczonej robotami zieleni - trawników przez humusowanie i obsianie nasionami traw.

4). Rodzaj technologii:

Inwestycja wykonana będzie w technologii tradycyjnej dla robót drogowych. Przewiduje się wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni możliwie w maksymalnym stopniu z wykorzystaniem materiałów miejscowych i naturalnych. Do wykonania inwestycji na budowę dostarczane będą w większości wyroby gotowe poza nielicznymi, które ze względów technologicznych wykonane będą na budowie. Roboty wykonywane będą typowym dla robót drogowych sprzętem jak koparki, równiarki, walce, zagęszczarki, betoniarki, układarki mas bitumicznych, samochody ciężarowe. Taka powszechnie stosowana technologia sprawi, iż uciążliwości dla środowiska mogą wystąpić jedynie na etapie wykonywania robót.

Roboty prowadzone będą przy dopuszczeniu ruchu na drodze - wahadłowo oraz z częściowymi miejscowymi i chwilowymi wyłączeniami drogi z ruchu w przypadku takiej konieczności.

5) Opis wariantów przedsięwzięcia:

Na etapie projektowania przedmiotu inwestycji, mając na uwadze funkcję drogi oraz analizę problemów związanych z układem komunikacyjnym w tej części gminy i powiatu rozpatrywano możliwe do zastosowania warianty rozwiązań alternatywnych. W tym zakresie odniesiono się do trzech głównych aspektów realizacji projektu:

a. Lokalizacji :

- wariant I – rozbudowa i przebudowa drogi biegnącej istniejącą trasą w pasie drogowym z jego poszerzeniem

- wariant II – budowa drogi inną nową trasą w całości lub części

b. skali projektu - wariant III

c. wariant bezinwestycyjny „0” – wariant IV

W aspekcie lokalizacji inwestycji w kontekście przeciwdziałania głównemu problemowi, jakim określono „niski potencjał rozwoju społeczno – gospodarczego regionu” należy stwierdzić, że istniejący układ komunikacyjny w tym rejonie gminy, którego dotyczy projekt jest dobrym rozwiązaniem i nie ma możliwości stworzenia lepszego alternatywnego przebiegu rozpatrywanej drogi jak obecny. Przedmiotowy układ drogowy stwarza od kilkudziesięciu lat ciąg funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych łączących bezpośrednio miejscowości gminy Kobylin-Borzymy jak Kobylin-Kruszewo, Kobylin-Kuleszki, Nowe-Garbowo i Stare-Garbowo i inne z siecią dróg głównych. Ciąg drogowy stanowi połączenie na początku trasy z drogą krajową nr 8 Warszawa – Białystok oraz w połowie przebiegu z drogą powiatową nr 2060B prowadzącą do miejscowości gminnej Kobylin-Borzymy. Głównym mankamentem jest zły stan techniczny nawierzchni jezdni, poboczy i odwodnienia drogi. Przebudowa i rozbudowa drogi istniejącą trasą jest rozwiązaniem zidentyfikowanych problemów przy najniższym nakładzie finansowym i społecznym z uwagi na możliwość wykorzystania istniejącego stanu zagospodarowania terenu.

Wariant II w odniesieniu do wariantu I nie znajduje uzasadnienia zarówno z uwagi na skalę projektu, ekonomikę ale także ze względu na aspekt społeczny. Budowa drogi inną nową trasą wymaga bardzo dużych wywłaszczeń gruntów dla inwestycji w całości oraz bardzo dużych nakładów na przebudowy zjazdów do istniejących gospodarstw jak też wykonanie całkowicie nowych konstrukcji nawierzchni, zmian stosunków wodnych i przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej.

Przyjęty Wariant I jest najlepszym z możliwych do realizacji z uwagi na jego stan, lokalizację i znaczenie dla układu transportowego rejonu. Biorąc pod uwagę potrzeby mieszkańców jak też z punktu widzenia ochrony środowiska, przebudowa istniejącej drogi w obecnej lokalizacji jest rozwiązaniem najmniej ingerującym w elementy przyrodnicze, w przeciwieństwie do lokalizacji nowej drogi, czy ustalenie nowego przebiegu całości lub części jej odcinka.

Skalę i zakres przedmiotowego projektu wybrano na podstawie analizy potrzeb, co do funkcjonowania projektowanego układu drogowego oraz prognoz wielkości i struktury przyszłego natężenia ruchu a także aspektów związanych z ochroną środowiska. Parametry geometryczne determinuje także obecne zagospodarowanie terenu jak i potrzeby mieszkańców i użytkowników. Na tej podstawie założono poza samą przebudową nawierzchni drogi usprawnienie odwodnienia i organizacji ruchu. Wszystkie te elementy oraz ich zakres i szczegóły konstrukcyjne zostały dopasowane do zdiagnozowanych potrzeb.

W kontekście rozpatrywanych opcji alternatywnych należy wziąć pod uwagę także wariant „0” zaniechania realizacji projektu. W tym ujęciu, jak wykazała analiza społeczno-ekonomiczna porównująca wariant inwestycyjny z wariantem bezinwestycyjnym – realizacja projektu przynosi szereg wymiernych korzyści w postaci oszczędności finansowych, środowiskowych i zdrowotnych dla całego otoczenia projektu, które nie są możliwe do osiągnięcia przy zachowaniu obecnej sytuacji. Jednocześnie należy zaznaczyć, że zaniechanie realizacji inwestycji i zachowanie stanu obecnego skutkowało będzie

utrzymaniem a w konsekwencji pogłębieniem zidentyfikowanych dotychczas problemów w tym rejonie i dalsze obniżanie potencjału społeczno – gospodarczego. Stąd należy zaznaczyć, że realizacja projektu w kształcie i wariantcie przyjętym jest optymalna z punktu widzenia potrzeb rozwojowych tego rejonu w tym również rozwoju turystyki.

6) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: beton asfaltowy i kruszywa naturalne (żwir, piasek), prefabrykaty betonowe. Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Nie przewiduje się wykorzystania energii elektrycznej przy realizacji przedsięwzięcia.

Woda wykorzystywana będzie w niewielkich ilościach ok. 35 m³ w trakcie prac zagęszczania warstw podbudowy i nasypów.

w tym: szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną – nie występuje kW/MW,
- cieplną – nie występuje kW/MW,
- gazową – nie występuje m³/h

7) Rozwiązania chroniące środowisko:

Rozwiązania minimalizujące oddziaływania drogi w trakcie użytkowania dotyczą w pierwszym rzędzie hałasu oraz wód powierzchniowych i podziemnych. Pogarszanie natomiast jakości powietrza przez emisję spalin ma bardzo ograniczone możliwości minimalizowania, a praktycznie sprowadza się do upłynnienia ruchu na drodze.

W zakresie rozwiązań chroniących środowisko wyróżnić należy dwie grupy ochrony: bierną i czynną.

Bierna ochrona środowiska polega na takim zaprojektowaniu drogi, aby po wybudowaniu, a także podczas budowy nie powodowała ona istotnych negatywnych wpływów na stan środowiska, w szczególności na jego podstawowe walory przyrodnicze, gospodarkę, powiązania funkcjonalne w obszarach przyległych oraz na obiekty wrażliwe środowiskowo.

Uwzględniając stan istniejący bierna ochrona przede wszystkim realizowana będzie przez:

- korektę przebiegu trasy do zapewnienia należytej odległości od obszarów i obiektów wrażliwych środowiskowo (obiekty zabytkowe, ujęcia wody, pomniki przyrody, obiekty użyteczności publicznej itp.) uwzględniającej ich strefy ochronne,
- płynne trasowanie pozwalające zachować stałą prędkość jazdy,
- kształtowanie niwelety drogi z uwzględnieniem wpływu na przyległy teren (hałas, stosunki wodne, zanieczyszczenie powietrza, erozja gleby itp.),
- zapewnienie organizacji ruchu eliminującej przerwy i zakłócenia w ruchu pojazdów i zmiany prędkości potoku ruchowego,
- kształtowanie przekroju poprzecznego z uwzględnieniem możliwego wpływu na przyległy teren (odwodnienie, łagodne skarpy itp.).

Czynna ochrona środowiska polega na stosowaniu naturalnych i sztucznych urządzeń ochronnych ograniczających negatywne oddziaływania drogi na środowisko. Do urządzeń tych należą np. pasy zadrzewień, urządzenia oczyszczające wody spływające z pasa drogowego.

Na etapie realizacji projektu wpływ hałasu i emisji spalin związany będzie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego kiedy to mogą zostać przekroczone ich normy. Wpływ hałasu będzie miał jednak charakter krótkotrwały i będzie cechował się niskim poziomem uciążliwości również z powodu małej ilości lub braku osad ludzkich przy drodze na znacznej części odcinka. Emisja spalin nie będzie przekraczać norm dopuszczalnych. Dla zminimalizowania tych wpływów prace należy prowadzić w porze najmniej szkodliwej dla warunków bytowania ludzi a sprzęt należy używać zgodnie z przepisami BHP.

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

- czas budowy należy skrócić do minimum,
- 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,
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.

Mimo, iż przedmiotowa inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko to z uwagi na zakres planowanych robót przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością dla środowiska, a wręcz warunki te polepszy (mniejszy hałas spowodowany obecnie bardzo złym stanem nawierzchni oraz mniejsze wydzielanie spalin wynikające z krótszego czasu przejazdu).

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

- nie zmienia stosunków międzyludzkich tj. podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp., a wręcz przeciwnie przyczyni się do poprawy stopnia skomunikowania bezpośredniego otoczenia drogi zarówno pod względem ruchu mechanicznego, jak i pieszego;
- nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych;
- nie spowoduje zmiany stosunków wodnych;
- nie spowoduje wzrostu emisji spalin i hałasu;
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych;

Planowana inwestycja spowoduje natomiast:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze poprzez wykonanie jezdni i poboczy oraz oznakowania ruchu,
- poprawę parametrów geometrycznych do wymagań względem bezpieczeństwa zarówno kierujących pojazdami jak i niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego;
- zmniejszenie emisji spalin i hałasu dzięki poprawie płynności ruchu,
- zdecydowanie poprawi komfort jazdy i zminimalizuje wibracje i drgania oddziaływujące na toczenia wynikające z ruchu pojazdów.

8) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Zgodnie z ustawą z dnia 27.04.2001r. –Prawo ochrony środowiska (j.t.Dz.U.2013.1232 z późn. zm.) emisja to wprowadzane bezpośrednio lub pośrednio, w wyniku działalności człowieka, do powietrza, wody, gleby lub ziemi:

- substancji (pierwiastki chemiczne oraz ich związki, mieszaniny lub roztwory występujące w środowisku lub powstałe w wyniku działalności człowieka),
- energii (ciepło, hałas, wibracje lub pola elektromagnetyczne).

a) emisja hałasu - w trakcie realizacji przedsięwzięcia nie można wykluczyć krótkotrwałego zwiększenia poziomu hałasu spowodowanego pracą sprzętu oraz pojazdów dowożących materiały budowlane. Będą to emisje o zasięgu lokalnym (bez ryzyka transgranicznego oddziaływania), krótkotrwałe i odwracalne, które ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Wielkość i zasięg emitowanego hałasu w związku z prowadzonymi pracami budowlanymi są uzależnione od rodzaju i liczby pracującego na budowie sprzętu. Każde urządzenie (maszyna) stanowi źródło hałasu, które można opisać jego poziomem mocy akustycznej. Przykładowe parametry akustyczne najczęściej używanych urządzeń i maszyn budowlano-drogowych przedstawiają się następująco:

- walec: 92-108 dB

- koparki, dźwigi: 93-102 dB,
- spycharki: 105-115 dB,
- ręczne kruszarki do betonu i młoty: powyżej 105dB,
- zagęszczarki: 105-115dB.

Na zasięg oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ ma miejsce i czas trwania prac budowlanych. W niniejszym przypadku droga w znacznej części przebiega w terenie niezabudowanym i realizacja przedsięwzięcia tylko w porze dnia nie będzie stanowił istotnego zagrożenia hałasem.

b) zanieczyszczenie powietrza - w trakcie realizacji przedsięwzięcia nie można wykluczyć krótkotrwałego zwiększenia poziomu zanieczyszczeń powietrza spowodowanych pracą sprzętu oraz pojazdów dowożących materiały budowlane. Będą to emisje o zasięgu lokalnym (bez ryzyka transgranicznego oddziaływania), krótkotrwałe i odwracalne, które ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Źródłem emisji niezorganizowanej mogą być:

- kurz powstający podczas prac z użyciem mechanicznego sprzętu budowlanego oraz pojazdów dowożących materiały budowlane,
- spaliny z pojazdów dowożących materiały budowlane oraz pracujących maszyn.

W związku z tym w trakcie prowadzenia, w okresie bezdeszczowym, robót związanych z wykonaniem dojazdów, będą one zraszane wodą celem wyeliminowania unoszenia się kurzu.

c) zanieczyszczenie wód powierzchniowych - zanieczyszczenie wód w trakcie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić w przypadku awarii używanego sprzętu budowlanego powodującej wyciek paliwa bądź olejów. Określenie prawdopodobieństwa wystąpienia takiego zdarzenia oraz stopnia jego negatywnego oddziaływania jest trudne do oszacowania, ale realizacja przedsięwzięcia przez doświadczoną firmę wykonawczą powinna wyeliminować lub przynajmniej ograniczyć skutki takiego zdarzenia.

Woda do celów pitnych w czasie budowy nie będzie używana (firma wykonawcza zapewni swoim pracownikom napoje butelkowane).

d) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych: - w trakcie eksploatacji obiektu nie występuje. W trakcie budowy ewentualnie mogą być wytwarzane w ramach zaplecza budowy z obiektów socjalnych w niewielkiej ilości umożliwiającej ich bieżące usuwanie przez odpowiednie służby.

e) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych – paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymogi przeciwpożarowe i ochrony środowiska.

f) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Odwodnienie drogi wykonane zostanie metodą powierzchniowego spływu wód. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2006, Nr 137, poz. 984 z póź. zm) określa kwestię wprowadzania ścieków do wód lub ziemi w § 19. 1.

cyt. „ 19. 1. Wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące:

1) z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, budowli kolejowych, dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha,

2) z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej obiektów magazynowania i dystrybucji paliw, w ilości, jaka powstaje z opadów o częstotliwości występowania jeden raz w roku i czasie trwania 15 minut, lecz w ilości nie mniejszej niż powstająca z opadów o natężeniu 77 l na sekundę na 1 ha

- wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

2. Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

3. Odpływ wód opadowych i roztopowych w ilościach przekraczających wartości, o których mowa w ust. 1, może być wprowadzany do odbiornika bez oczyszczania, a urządzenie oczyszczające powinno być zabezpieczone przed dopływem o natężeniu większym niż jego przepustowość nominalna.

4. Dopuszcza się wprowadzanie wód opadowych z istniejących przelewów kanalizacji deszczowej do jezior i ich dopływów oraz do innych zbiorników wodnych o ciągłym dopływie lub odpływie wód powierzchniowych, a także do wód znajdujących się w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących, jeżeli średnia roczna liczba zrzutów z poszczególnych przelewów nie jest większa niż 5."

W myśl pkt. 2 tego przepisu prawa wody opadowe lub roztopowe z powierzchni przedmiotowej drogi gminnej mogą być wprowadzane do wód lub ziemi bez oczyszczenia.

W oparciu o opracowanie „Sawicka-Sierakiewicz H. Ograniczenie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru. Dział Wyd. IOŚ, Warszawa 2004.” szacuje się, że wody opadowe zbierane z terenów w ciągu drogi będą zawierały stężenie zawiesiny ogólnej w ilości 18,2 mg/dm³ z opadów deszczu oraz 119,2 mg/dm³ z roztopów a zawartość węglowodorów ropopochodnych z tego typu powierzchni będzie tak znikoma iż wg. wspomnianego opracowania nie wykazuje się tych substancji.

Ze względu na możliwe niewielkie przekroczenia dopuszczalnych zawartości zawiesiny ogólnej (nie powinno to mieć miejsca w tym przypadku), ścieki podlegać będą oczyszczeniu na poboczach trawiastych w granicach pasa drogowego. Zdolność oczyszczająca trawiastej powierzchni wynosi: 40-90% dla zawiesin ogólnych oraz 20-90% dla węglowodorów ropopochodnych, dlatego też rozwiązanie przyjęte będzie wystarczającymi do oczyszczania wód opadowych i roztopowych.

g) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

Przedsięwzięcie nie spowoduje zwiększenia ilości zanieczyszczeń w stosunku do stanu obecnego poza okresem wykonywania przedsięwzięcia

W trakcie wykonywania robót przewiduje się wystąpienie odpadów powstałych z rozbiórki elementów drogowych.

Wytwarzane będą m.in.:

- odpady inne niż niebezpieczne z grupy 17: „odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej”, o kodach:

- 17 03 02 asfalt inny niż 17 03 01...

- 17 01 07 zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego...

- 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienia....

- 17 05 04 urobek z wykopów

Czyli odpady, które posiadacz odpadów może przekazać osobom fizycznym lub jednostkom nie będącym przedsiębiorcami ...(RM Środowiska z 19 grudnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie listy rodzajów odpadów, które posiadacz odpadów może przekazywać osobom fizycznym lub jednostkom nie będącym przedsiębiorcami Dz.U. Nr 235, poz 1614.) Powstałe elementy i materiały rozbiórkowe, nie nadające się do powtórnego zużycia, nie będą odpadami niebezpiecznymi będą wywiezione na wysypisko bądź w miejsce wskazane przez Inwestora do recyklingu.

- odpady niebezpieczne o kodach:

- 17 03 01 asfalt zawierający smołę ...

- 15 02 02 odpady opakowaniowe: sorbety, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne – ok. 0,050 Mg (w siedzibie firmy wykonawczej),

- 13 02 05 (mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe nie zawierające związków chloroorganicznych) ok. 0,050 Mg (z tym, że oleje w pojazdach będą wymieniane w profesjonalnych stacjach obsługi).

W trakcie eksploatacji nie powinny być wytwarzane odpady jednakże nie można wykluczyć zagrożenia awarią wywołaną kolizjami drogowymi jak również czynnikami niezależnymi od człowieka jak kłęski żywiołowe.

h) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń – nie przewiduje się

9). Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Przewidziany do rozbudowy i przebudowy odcinek drogi nie będzie oddziaływać transgranicznie, gdyż jego lokalizacja jest bardzo oddalona (ok. 120 km) od najbliższej wschodniej granic państwa, a w jego pobliżu nie znajduje się żaden ciek wodny, który miałby bezpośrednie połączenie z wodami płynącymi poza granice kraju. Natomiast oddziaływanie hałasu i emisji spalin nie będzie po wykonaniu rozbudowy i przebudowy przekraczać granic pasa drogowego. Nie zachodzą przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

10). Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

1. 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:

a/ obszary wodno – błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych – przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno – błotnymi i o płytkim zaleganiu wód podziemnych,

b/ obszary wybrzeży – przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarem wybrzeży.

c/ obszary górskie lub leśne – rozpatrywane przedsięwzięcie zaplanowano w istniejącym pasie drogowym w otoczeniu głównie gruntów rolnych, poza obszarami górkimi i nie ingerując w grunty leśne przy wykorzystaniu naturalnego ukształtowania terenu.

d/ obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym sieci Natura 2000 wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (j.t.Dz.U.2013.627 z późn. zm.)

Inwestycja zlokalizowana jest poza takimi obszarami a najbliższe zlokalizowane z nich to:

a. wynikające z dyrektywy ptasiej;

- PLB 200001 „Bagienna dolina Narwi” – ok. 10 km

- PLB 200002 Dolina Biebrzy – ok. 15 km

- PLB 200003 Dolina Górnej Narwi – ok. 15 km

b. wynikające z dyrektywy siedliskowej;

- PLH 200003 Narwiański Park Narodowy – ok. 10 km

Planowana inwestycja nie będzie ingerowała w główne cele ochrony tych obszarów.

e/ obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone – planowana inwestycja nie obejmuje obszarów o przekroczonych normach jakości środowiska, takich jak obszary industrialne z rozwijającym się przemysłem ciężkim, powodujące znaczny wzrost emisji gazów, pyłów czy metali ciężkich oraz obszary o przekroczonych standardach jakości wód podziemnych i powierzchniowych. Obszar, przez który przechodzi planowana inwestycja jest nastawiony na ruch osobowo – towarowy związany z rolnictwem.

f/ obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne – planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na dobra historyczne, kulturowe, archeologiczne

g/ gęstość zaludnienia – średnia gęstość zaludnienia w gminie Kobylin-Borzymy wynosi 29,0 os/km²

h/ obszary przylegające do jezior – teren planowanej inwestycji nie przylega bezpośrednio do jezior.

i/ uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej – zasięg przedmiotowej inwestycji nie obejmuje obszarów podlegających ochronie uzdrowiskowej.

2.. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wynikających z:

a/ wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej

- Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie na środowisko oraz jego komponenty będzie znikome, gdyż nie spowoduje ono fizycznych zmian na danym terenie – nie zmieni jego warunków topograficznych ani hydrologicznych. Podczas fazy budowy, likwidacji czy eksploatacji nie będą wykorzystywane naturalne zasoby środowiska a zwłaszcza te nieodnawialne bądź ograniczone. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała wykorzystania, zagospodarowania jak również wytwarzania substancji czy materiałów, które w jakikolwiek sposób mogłyby zaszkodzić środowisku oraz jego elementom.

b/ prawdopodobieństwa oddziaływania – realizacja inwestycji wiązać się będzie z oddziaływaniem na środowisko głównie na etapie budowy ze względu na powstawanie odpadów, hałas związanych z pracą maszyn budowlanych. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały(kilka dni) i ustąpią po zakończeniu budowy. Warunkiem ich minimalizacji jest prawidłowa organizacja prac budowlanych oraz dopuszczenie do robót sprzętu sprawnego technicznie. Stan środowiska naturalnego w trakcie użytkowania w stosunku do obecnego tła poprawi się w skutek upłynnienia ruchu, zmniejszenia zapylenia, emisji spalin, hałasu i drań.

c/ czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania – rzeczowo przedmiotowa inwestycja powinna zostać zrealizowana w przeciągu maksymalnie czterech miesięcy. Na etapie realizacji przedsięwzięcia występować będą nieznaczne przekształcenia terenu, tylko w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji oraz powstawać będą odpady stanowiące w większości masy ziemne, które wykorzystane zostaną do rekultywacji terenu. Ponadto inwestycja nie będzie powodowała emisji substancji do atmosfery ani też nie będzie źródłem energii. Krótkotrwałą uciążliwością związaną z fazą realizacji inwestycji będzie emisja hałasu która ustanie po zakończeniu budowy.

Opracował: inż. Krzysztof Święcki

.....
podpis wnioskodawcy