

**Karta informacyjna przedsięwzięcia**  
(podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu)

Podstawa prawna: art. 62a 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 (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.)

Załącznik do wniosku z dnia 06.11.2018 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej nr 1812 N na odcinku dr. woj nr 655-Gordejki, gm. Olecko”.

## **1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:**

### **1.1. Rodzaj i skala przedsięwzięcia**

Rodzaj przedsięwzięcia wg rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) – § 3 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”.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1812 N na odcinku droga wojewódzka nr 655 - Gordejki, gm. Olecko.

Podstawowe dane dotyczące planowanego przedsięwzięcia:

- klasa drogi: D,
- kategoria ruchu: KR1,
- całkowita długość drogi: około 1925 m,
- szerokość jezdni: 5,00 m,
- szerokość poboczy: 0,75 -1,25 m,

Zakres prac przewiduje: wykonanie nawierzchni jezdni drogi powiatowej z betonu asfaltowego lub betonu cementowego, wykonanie zjazdów z betonu asfaltowego lub betonu cementowego, wykonanie pętli autobusowej, wykonanie odcinka chodnika z kostki betonowej, zieleni niskiej i wysokiej, wykonanie poboczy gruntowych, wykonanie rowów odwadniających korpus drogowy, wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), budowę przepustów pod koroną drogi, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

W celu poprawnego ukształtowania korpusu drogowego oraz prawidłowego wpisania trasy w planie konieczne będą wywłaszczenia części działek przyległych do istniejącego pasa drogowego, ze względu na zbyt wąski istniejący pas drogowy.

### **1.2. Usytuowanie przedsięwzięcia**

Droga powiatowa nr 1812N na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 655 do m. Gordejki,

- gmina Olecko,
- powiat olecki,
- województwo warmińsko – mazurskie.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie 10 Gordejki, gm. Olecko, powiat Olecki. W celu poprawnego ukształtowania korpusu drogowego oraz prawidłowego wpisania trasy w planie konieczne będą lokalne wywłaszczenia gruntu przyległego bezpośrednio do pasa drogowego. Wywłaszczenia części działek przyległych do istniejącego pasa drogowego odbędą się w sposób jak najmniej ingerujący w grunt prywatny z jednoczesnym maksymalnym wykorzystaniem istniejących linii rozgraniczających pas drogowy.

### **1.3. Stan istniejący**

Przedsięwzięcie usytuowane jest w początkowym odcinku wzdłuż pól uprawnych, w dalszym odcinku

wzdłuż istniejących terenów zabudowy zagrodowej, mieszkaniowej jednorodzinnej oraz terenów rolniczych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego. Droga w stanie istniejącym posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej o zmiennej szerokości od 3,5 m -5,0 m. Wzdłuż drogi są zlokalizowane nieliczne zjazdy do nieruchomości w większości o nawierzchni żwirowej. Droga nie posiada rowów odwadniających.

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

Droga powiatowa jest wykorzystywana w sposób ciągły jako szlak komunikacyjny umożliwiający połączenie komunikacyjne poprzez drogę wojewódzką z miejscowością Gordejki.

W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada drogę o nawierzchni żwirowej. Brak jest chodników, zatok autobusowych. Zjazdy indywidualne i publiczne przeważnie o nawierzchni nieutwardzonej. Odwodnienie powierzchniowe na teren przyległy do korpusu drogi.

Po planowanej przebudowie poprawi się jakość nawierzchni, komfort i bezpieczeństwo osób podróżujących tą drogą.

Powierzchnia planowanego zajęcia terenu to:

- jezdnie o nawierzchni utwardzonej(bitumicznej lub beton cementowy) - 9.700 m<sup>2</sup>,
- zjazdy o nawierzchni utwardzonej(bitumicznej lub beton cementowy) – 290.00 m<sup>2</sup>,
- pętla autobusowa o naw. utwardzonej(bitumicznej lub beton cementowy)o powierzchni ok. 200 m<sup>2</sup>,
- odcinek chodnika o powierzchni ok. 40 m<sup>2</sup> z kostki brukowej betonowej.

Teren położony w pasie drogowym jest głównie porośnięty trawami i chwastami. Miejscami występują zakrzaczenia i drzewa. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp lokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane w pasie drogowym. Przy planowaniu przebiegu drogi w planie uwzględniono potrzebę zachowania istniejącego drzewostanu i przeanalizowano pod kątem minimalnego wycięcia drzewostanu z zachowaniem założeń projektowych.

Po planowanej przebudowie poprawi się jakość nawierzchni, komfort i bezpieczeństwo osób podróżujących tą drogą. Planuje się przebudowę drogi poprzez wykonanie nawierzchni utwardzonych, zjazdów o nawierzchni utwardzonej i obustronnych poboczy gruntowych wraz z elementami bezpieczeństwa ruchu.

### **2.1. Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP)**

Analizowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 1812 N na odcinku dr. woj nr 655 - Gordejki, gm. Olecko znajduje się w zasięgu obszaru jednolitej części wód powierzchniowych: PLRW 2000252628567 (europejski kod jednolitej części wód).

PLRW 2000252628567 – nazwa JCWP Połomka od źródeł do Romoły bez Romoły

Rzeka Połomka (Połomska Młynówka ) jest lewym dopływem rzeki Łażna Struga należącej do dorzecza Ełk – Biebrza – Narew – Wisła. Rzeka swój początek ma w jeziorze Gordejckim, po drodze wpada do jeziora Dobskiego, następnie jezioro Dudeckie, Dworackie, Świętajno i łączy się z rzeką Łażna Struga. Rzeka Połomka o długości ok. 41,85 km.

Łażna Struga, zwana w części swojego biegu rzeką Ełk, ma źródła kilka kilometrów na północny zachód od Szeskiej Góry, w krainie zwanej Wzgórzami Szeskimi. Na odcinku do jez. Szwałk jest ona nazywana Czarną Strugą, dalej do jez. Łaśmiady – Łażną Strugą, by następnie – aż do ujścia do Biebrzy – nosić nazwę rzeki Ełk. Rzeka Ełk jest prawobrzeżnym dopływem Biebrzy, ciekim IV rzędu. Długość całkowita rzeki wynosi dokładnie 113,6 km, w tym 86,0 km w granicach województwa warmińsko-mazurskiego. Powierzchnia zlewni wynosi 1524,5 km<sup>2</sup>. Zlewnia rzeki znajduje się w granicach trzech mezoregionów: Wzgórz Szeskie i Pojezierze Ełckie (makroregion Pojezierze Mazurskie) oraz Kotlina Biebrzańska (makroregion Nizina Północnopodlaska).Swoją początek bierze na Szeskiej Górze koło Gołdapi. Następnie przepływa południkowo przez wschodnie obszary województwa warmińsko-mazurskiego (przepływa przez teren powiatu gołdapskiego – gminę Gołdap, oleckiego – gminy: Kowale Oleckie, Świętajno oraz ełckiego – gminy: Stare Juchy, Ełk i Prostki) – obszar Pojezierza Ełckiego) oraz powiaty grajewski i moniecki w województwie podlaskim. Przepływa przez jeziora: Łażno, Łaśmiady, Straduńskie, Ełckie. Największymi

miejscościami położonymi nad rzeką są: Ełk, Straduny, Nowa Wieś Ełcka, Prostki i Grajewo. Początkowy odcinek rzeki (do ujścia do jeziora Łaśmiady) nosi nazwy Czarna Struga i Łażna Struga. Nazwę Ełk przybiera po przepłynięciu Jeziora Ełckiego w kierunku południowym. Uchodzi do Biebrzy w okolicach miejscowości Osowiec, położonej na obszarze Bagien Biebrzańskich. Wody dolnego biegu rzeki nie przepływają pierwotnym korytem – zostały skierowane do Biebrzy krótszą drogą, Kanałem Rudzkim – utworzony i uregulowany na przełomie XIX i XX wieku, omijający dużą część starego koryta Ełku. Stary odcinek ujściowy koryta rzeki Ełk wykorzystuje obecnie Jegrznia (Lega) przed ujściem do Biebrzy.

Do głównych lewobrzeżnych dopływów Ełku należą: Mazurka, Połomska Młynówka, Karmelówka, Kanał Kuwasy, a prawobrzeżnych: Gawlik, Różanica i Binduga. Zlewnia, ukształtowana przez zlodowacenie bałtyckie, w większości zbudowana jest z glin zwałowych z fragmentami piasków i żwirów. Powstałe tu gleby brunatne właściwe i wylugowane oraz płowe charakteryzują się bardzo małą przepuszczalnością. Rzeźba terenu jest bardzo urozmaicona. Występują tu liczne pagórki, zagłębienia bezodpływowe (często zatorfione). W strukturze użytkowania zlewni znaczną powierzchnię zajmują lasy oraz grunty orne. Głównymi źródłami zanieczyszczeń są ścieki, które pochodzą z oczyszczalni w Nowej Wsi Ełckiej i w Prostkach. Znaczącymi punktowymi źródłami zanieczyszczeń rzeki są ścieki z mechaniczno-biologicznej (ze stopniem defosfatacji) oczyszczalni dla Ełku, zlokalizowanej w Nowej Wsi Ełckiej (około 11 660 m<sup>3</sup>/d ścieków – kontrola z czerwca 2002 r.) oraz z oczyszczalni gminnej w Prostkach (165 m<sup>3</sup>/d ścieków – kontrola z września 2002 r.). Mniejsze ilości ścieków są odprowadzane z osiedli mieszkaniowych w Stradunach (około 70 m<sup>3</sup>/d – kontrola WIOŚ ze stycznia 2000 r.), Bobrach (około 60 m<sup>3</sup>/d – kontrola z października 2000 r.), Wiśniowie Ełckim (około 20 m<sup>3</sup>/d – kontrola z marca 2001 roku) i Pietraszach (około 10 m<sup>3</sup>/d – kontrola z marca 2001 r.). Gorzelnia Rolnicza w Stradunach po zakończeniu kampanii produkcyjnej jednorazowo odprowadzała do rzeki Ełk (poprzez rów melioracyjny) ścieki oczyszczone w ilości około 50 m<sup>3</sup>/d (kontrola ze stycznia 2002 r.).

Wody tej rzeki prawie na całej długości zakwalifikowały się do III klasy czystości. Jedynie w Nowej Wsi Ełckiej stwierdzono II klasę.

Jak wspomniano rzeka Ełk należy do dorzecza Wisły. Wisła jest najdłuższą rzeką Polski (posiada 1047,5 km długości) Znajduje się ona w całości na terytorium Polski, a jej źródła zlokalizowane są na zachodnim stoku Baraniej Góry w Beskidzie Śląskim, na wysokości 1106 m n.p.m. Wisła uchodzi do Zatoki Gdańskiej. Obszar dorzecza położony jest w południowo – wschodniej, wschodniej oraz w północno – wschodniej części kraju.

Do największych lewostronnych dopływów Wisły należą: Nida, Kamienna, Radomka, Pilica, Bzura, Rawka, Brda, Wda i Wierzyca. Głównym dopływem Bzury jest Rawka. Do największych prawostronnych dopływów Wisły zaliczane są: Raba, Dunajec, Wisłoka, San, Wieprz, Świder, Narew z dopływem rzeki Bug, Wkra, Skrwa, Drwęca, Osa, Liwa.

Dla obszaru dorzecza Wisły obowiązuje „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” (M.P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549). Przy ustalaniu celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) brano pod uwagę aktualny stan JCWP w związku z wymaganym zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną warunkiem niepogarszania ich stanu. Dla jednolitych części wód, będących obecnie w bardzo dobrym stanie/potencjale ekologicznym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu/potencjału. Ponadto, ustalając cele uwzględniano także różnicę pomiędzy naturalnymi, a silnie zmienionymi oraz sztucznymi częściami wód. Dla naturalnych części wód celem będzie osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego, dla silnie zmienionych i sztucznych części wód – co najmniej dobrego potencjału ekologicznego. Ponadto, w obydwu przypadkach, w celu osiągnięcia dobrego stanu/potencjału konieczne będzie dodatkowo utrzymanie co najmniej dobrego stanu chemicznego.

Dla zlewni PLRW 2000252628567 celem środowiskowym jest osiągnięcie, co najmniej dobrego stanu ekologicznego oraz utrzymanie, co najmniej dobrego stanu chemicznego wód. W chwili obecnej stan wód oceniony na stan zły, Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrażona.

## **2.2. Jednolite części wód podziemnych (JCWPd)**

Obszar analizowanej inwestycji leży na obszarze dorzecza Wisły, gdzie wydzielono 90 Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd). Omawiana inwestycja znajduje się na terenie Nr 32 JCWPd (europejski kod jednolitej części wód PLGW200032). Wskazana JCWPd usytuowana jest w obrębie Regionu Środkowej Wisły. Na całym jej obszarze występuje jeden lub dwa poziomy wodonośne czwartorzędowe. W utworach neogenu występuje jeden poziom wodonośny. Głębokość występowania wód słodkich wynosi około 300 m. Cele środowiskowe dla Jednolitych Części Wód Podziemnych obejmujących teren omawianej inwestycji

zostały przedstawione w ustanowionym Planie Zagospodarowania Dorzecza rzeki Wisły. Cele te zostały określone na mocy art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ww. Dyrektywy dobry stan wód podziemnych oznacza stan osiągnięty przez części wód podziemnych, jeżeli zarówno jej stan ilościowy, jak i chemiczny jest określony, jako co najmniej „dobry”. Ramowa Dyrektywa Wodna w art. 4 przewiduje dla wód podziemnych następujące główne cele środowiskowe:

- zapobieganie dopływowi lub ograniczenia dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych (z zastrzeżeniami wymienionymi w Ramowej Dyrektywie Wodnej),
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych,
- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego w skutek działalności człowieka.

Przedmiotowa inwestycja ma na celu poprawę warunków ruchu kołowego oraz bezpieczeństwa użytkowników drogi, a więc przede wszystkim mieszkańców pobliskich posesji. Nie przewiduje się, by realizacja omawianej inwestycji mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu oraz tym samym zwiększyć ilość zanieczyszczeń przedostających się do środowiska. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, dzięki czemu dotrzymane zostaną wyznaczone cele Ramowej Dyrektywy Wodnej. Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na jednolitą część wód PLRW2000252628939 należące do dorzecza Wisły oraz jednolitej część wód podziemnych Nr 32.

### **2.3. Wykorzystywanie zasobów naturalnych**

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

### **2.4. Emisja i występowanie innych uciążliwości**

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

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

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

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

### **2.6. Przedstawienie usytuowania inwestycji względem obszarów chronionych**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w pobliżu Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich, na którym obowiązują zapisy Rozporządzenia nr 139 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2008 r. nr 178 poz. 2621). Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi powiatowej nr 1812 N na odcinku od drogi wojewódzkiej 655 do miejscowości Gordejki leży w całości na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich, na którym to obowiązują następujące zakazy:

- 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką;
- 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.);
- 3) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;

- 4) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów;
- 5) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych;
- 6) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybicka;
- 7) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych;
- 8) lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybickiej.

W wyniku realizacji planowanej inwestycji nie będzie dochodziło do zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry.

Przedmiotowa inwestycja nie wymaga wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu jak również likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.

Omawiana inwestycja jest obiektem budowlanym zlokalizowanym w odległości mniejszej niż 100 m od linii brzegu jezior. Zgodnie z Dz. Urz. Woj. W-M nr 178 poz. 2621 zabrania się lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybickiej. Zakaz ten nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego.

Na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich, w pobliżu którego znajduje się przedmiotowa inwestycja, zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. W wyniku zmiany ustawy artykuł ten został uchylony, natomiast zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651) na obszarze chronionego krajobrazu może zostać wprowadzony zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235). Zakaz ten nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego oraz realizacji przedsięwzięć, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak znaczącego negatywnego wpływu na ochronę przyrody obszaru chronionego krajobrazu. Zgodnie z powyższym przedłożono do opiniowania niniejszy wniosek o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia w celu określenia konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

## **2.7. Dokonanie oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat i określenie, w jaki sposób zaadaptuje się ono do postępującej zmiany klimatu**

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi powiatowej na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 655 do m. Gordejki może potencjalnie wpływać na klimat przede wszystkim podczas etapu jej realizacji w związku z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Do przebudowy analizowanej drogi wykorzystywane będą jednocześnie kilka maszyn budowlanych. Jednak jak wspomniano w dalszej części karty informacyjnej przedsięwzięcia (pkt. g) praca kilku maszyn napędzanych silnikami Diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Oznacza to, że emisja zanieczyszczeń do powietrza z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów poruszających się po omawianej drodze. Nie przewiduje się, by w wyniku prowadzenia prac budowlanych w obrębie planowanej do przebudowy drogi mogły powstać nadmierne skażenia powietrza.

Dzięki planowanej przebudowie omawianej drogi prawdopodobnie zmniejszy się ilość emisji zanieczyszczeń do powietrza dzięki usprawnieniu ruchu pojazdów oraz czasu przejazdu na przebudowanym odcinku drogi. Tym samym eksploatacja ww. drogi po przebudowie przyczynić się może do poprawy warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru.

Oddziaływania na etapie likwidacji analizowanej inwestycji będą zbliżone do oddziaływań w trakcie jej budowy. Likwidacja planowanego przedsięwzięcia – hipotetyczna – spowodowałaby głównie powstanie

odpadów z prac rozbiórkowych, co skutkowałoby dodatkowo lokalnym wzrostem emisji pyłów i gazów oraz hałasu. Przy likwidacji inwestycji powstawać będą niewielkie zanieczyszczenia powietrza powstałe na skutek spalania paliw przez maszyny i środki transportu. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe oraz wybitnie lokalne.

W przypadku prawidłowego funkcjonowania przedmiotowej inwestycji, zakładając utrzymanie analizowanej drogi we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość jej wieloletniego wykorzystania. Tym samym rozpatrywanie likwidacji przedmiotowej inwestycji nie jest uzasadnione.

W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła mieć istotny wpływ na klimat. Nie przewiduje się również by zanieczyszczenia powstające podczas realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mogły istotnie wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.

## **2.8. Wpływ klimatu na trwałość inwestycji**

Budownictwo liniowe narażone jest szczególnie na zmiany temperatur zwłaszcza w okresie zimowym. Projektowana budowa drogi zostanie wykonana z wysokiej jakości materiałów odpornych na wpływ warunków atmosferycznych. Wpływ zmian klimatu na trwałość przedsięwzięcia (odporność inwestycji na klęski żywiołowe, warunki ekstremalne) jest nieistotny, wynika to zarówno z położenia inwestycji, jej wielkości oraz prognozowanych zmian klimatu. Adaptacja inwestycji do zmian klimatu nie jest wymagana.

## **2.9. Ocena planowanego przedsięwzięcia na różnorodność biologiczną**

Planowana inwestycja polega wyłącznie na przebudowie istniejącej dotychczas drogi powiatowej na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 655 do m. Gordejki oraz dostosowaniu jej parametrów do obowiązujących przepisów. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na różnorodność biologiczną tego obszaru. W wyniku realizacji omawianej inwestycji nie będzie dochodziło do zabijania i niszczenia gatunków chronionych, dzięki czemu nie będzie ona wpływać na ich liczebność i kondycję populacji. Przebudowa drogi po istniejącym od wielu lat ciągu posiadającym utrwalony i utrzymywany szlak drogowy, jak również niewielki odcinek planowanej do przebudowy drogi –około 1,9 km, nie przyczyni się do braku dodatkowej utraty siedlisk, ich fragmentacji oraz zaburzeniu pełnionych przez siedlisko funkcji. Dzięki zastosowaniu proponowanych rozwiązań chroniących środowisko planowana inwestycja nie będzie wpływać negatywnie na ekosystemy kluczowe dla cennych gatunków.

### **2.9.1 Wycinka drzew i krzewów**

Realizacja omawianej inwestycji będzie wymagała przeprowadzenia wycinki 49 drzew. Wycinka drzew jest niezbędna w celu prawidłowego ukształtowania i zagospodarowania pasa drogowego, mającego na względzie zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Drzewa znajdują się w jezdni projektowanej przebudowy drogi i ich pozostawienie stwarzać będzie zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego oraz uniemożliwi prawidłowe, zgodne z obowiązującymi przepisami, zaprojektowanie przebudowy przedmiotowej drogi wraz z niezbędnym wyposażeniem. Przy projektowaniu przebiegu drogi w planie uwzględniono potrzebę ograniczenia wycinki drzew do niezbędnego minimum.

Gatunki drzew przeznaczonych do wycinki to: Brzoza, Lipa, Klon, Wierzba, Wiąz, Topola, Dąb, Olszyna, Jesion. Obwód drzew wynosi od 45 cm do 315 cm.

Drzewa przeznaczone do wycinki znajdują się na działkach: 3; 4; 25/2; 49; 44/1; 39.

W celu kompensacji przyrodniczej inwestor dokona w pasie drogowym nasadzeń zastępczych po wybudowaniu drogi. Nasadzeń należy wykonać w liczbie:

Drzewa o obwodzie do 100 cm w liczbie 1:1 ( 15 szt. )

Drzewa o obwodzie od 100 do 200 cm w liczbie 2:1 ( 48 szt )

Drzewa o obwodzie od 200 do 300 cm w liczbie 3:1 ( 21 szt )

Drzewa o obwodzie powyżej 300 cm w liczbie 4:1 (12 szt)

Wzdłuż drogi w pasie drogowym zostaną wykonane nasadzenia zastępcze drzew gatunków rodzimych tj. lipa drobnolistna i lipa szerokolistna w ilości 96 szt. Nasadzenia zostaną wykonane jak najbliżej miejsc, w których drzewa zostaną wycięte.

### 3. Rodzaj technologii

Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem.

Przy realizacji przedsięwzięcia przyjęto wykonanie prac metodą tradycyjną.

Planuje się wykonanie nawierzchni jezdni i zjazdów, pętli autobusowej o następującej konstrukcji:

- warstwa ścieralna i wiążąca z betonu asfaltowego lub betonu cementowego,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- grunt stabilizowany cementem w celu doprowadzenia podłoża do G1 (w miejscu występowania gruntów należących do grupy nośności G2).

Chodniki:

- kostka brukowa betonowa,
- podsypka cementowo-piaskowa,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Przed wykonaniem warstw konstrukcyjnych jezdni, zjazdów, chodników, pętli autobusowej zostanie wykonane zdjęcie humusu, wykonane koryto lub nasyp z materiałów naturalnych.

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z betonu asfaltowego lub betonu cementowego na podbudowie z kruszyw naturalnych łamanych, pochylenia poprzeczne jezdni - 2%, pochylenia poprzeczne poboczy 6 %, Niweleta jezdni, zjazdów dostosowana do istniejącej niwelety terenu.

### 4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej na odcinku od skrzyżowania z droga wojewódzką nr 655 do miejscowości Gordejki możliwe jest rozważenie następujących wariantów przedsięwzięcia:

„Wariant bezinwestycyjny”

Wariant bezinwestycyjny polegać będzie na remoncie istniejącej nawierzchni jezdni drogi. Zakres robót, jaki można wykonać, obejmowałby remont cząstkowy istniejącej nawierzchni żwirowej w technologii uzupełniania ubytków. Wykonywanie tego rodzaju robót nie poprawi trwale profilu poprzecznego i podłużnego, nie wzmocni konstrukcji jezdni drogi, jak też nie wpłynie na poprawę odwodnienia jezdni. Bez wykonania robót budowlanych z zakresu przebudowy nie jest możliwe wyposażenie drogi w równe i bez ubytków jezdnie oraz nie będzie możliwości usprawnienia warunków ruchu kołowego i pieszego. Wykonanie remontów cząstkowych będzie kosztem niewspółmiernie dużym do krótkotrwałych efektów. Zarówno społeczność lokalna jak i społeczność korzystająca z istniejącego ciągu komunikacyjnego w dalszym ciągu będzie miała drogę niespełniającą jej oczekiwań i o nieodpowiednich parametrach technicznych. Użytkownicy, korzystając z tej drogi, w dalszym ciągu będą ponosić znaczne koszty związane z naprawą uszkodzonych pojazdów wskutek stanu technicznego nawierzchni jezdni.

„Wariant inwestycyjny”

1. Przebiegi alternatywne

W przypadku analizowanego odcinka drogi trudno jest mówić o przebiegach alternatywnych. Droga ta przebiega tak jak obecnie od wielu lat i posiada ustalony pas drogowy. Wystarczające wydaje się, więc dostosowanie drogi (szerokości jezdni, parametrów łuków poziomych i pionowych) do obowiązujących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne.

Zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę drogi po nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (wydłużenie ciągu drogi), przyrodnicze (zmiany w środowisku przyrodniczym i sposobie użytkowania terenów), gospodarcze (wyłączenia gruntów z gospodarki rolnej) a także społeczne przemawiają za tym, by omawiane ciągi komunikacyjne zachowały istniejący zasadniczy przebieg w ustalonym pasie drogowym z niezbędną korektą własności o teren niezbędny pod pas drogowy, ponieważ łączą się z innymi ciągami dróg gminnych.

2. Ukształtowanie trasy w planie

Wariantowość rozwiązań projektowych ograniczono do wyboru trasy przebiegającej w miejscu istniejącym oraz w granicach istniejącego pasa drogowego z minimalizowaniem wykupu gruntów przyległych do pasa drogowego, w celu maksymalnego wykorzystania istniejącej nawierzchni żwirowej jako podbudowy nowych nawierzchni jezdni. W celu poprawnego ukształtowania korpusu drogowego oraz prawidłowego wpisania

trasy w planie konieczne będą wywłaszczenia części działek przyległych do istniejącego pasa drogowego. W ramach przebudowy drogi konieczne jest pozyskanie terenów przyległych do pasa drogowego. Powyższe planowane rozwiązania projektowe pozwalają na prawidłowe ukształtowanie drogi w planie z jak najmniejszą wycinką drzew.

### 3. Warianty niwelety

Ciąg komunikacyjny przebiega wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej oraz terenów rolniczych. Sposób obsługi tych terenów, skrzyżowania z drogami bocznymi oraz konieczność prawidłowego odwodnienia nawierzchni jezdni i pozostałych terenów utwardzonych ograniczają możliwości kształtowania niwelety. Wybrano wariant minimalizujący koszty przebudowy (wykorzystujący istniejącą konstrukcję jezdni drogi) przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego odwodnienia pasa drogowego.

### 4. Szerokość jezdni

Ze względu na szerokość pasa drogowego przyjęto podstawową szerokość jezdni równą 5,00 m. Zwiększenie szerokości jezdni ponosiłoby za sobą duże koszty związane z poszerzaniem korpusu drogowego oraz konieczność wycinki wszystkich drzew zlokalizowanych w sąsiedztwie jezdni a także większe wywłaszczenie i wykup gruntów prywatnych. Biorąc pod uwagę koszty przebudowy przyjmowanie większej szerokości jezdni przy prognozowanych natężeniach ruchu nie ma uzasadnienia ekonomicznego, a związana z tym konieczność wycięcia większej ilości drzew nie ma uzasadnienia przyrodniczego.

### 5. Konstrukcja jezdni

Konstrukcja istniejących jezdni stanowić będzie grunt G1 pod budowę nowej nawierzchni. Taki wariant wybrano określając założenia projektowe. Biorąc pod uwagę klasę drogi, oczekiwane natężenia ruchu oraz efektywność kosztową przyjęto, że najbardziej optymalnym wariantem przebudowy drogi będzie wykonanie nawierzchni jezdni oraz zjazdów z betonu asfaltowego lub betonu cementowego. Pozostawiając kwestię wyboru samego rodzaju nawierzchni czy to z betonu asfaltowego czy betonu cementowego – Zamawiającemu na etapie wyboru ofert przetargowych. Wybranie innego rozwiązania materiałowego do przebudowy drogi i zagospodarowania pasa drogowego (np. nawierzchnie powierzchniowo utrwalone), nie spełniłoby oczekiwań, co do funkcji i sposobu użytkowania ciągu komunikacyjnego oraz wpłynęłoby niekorzystnie na koszty związane z przebudową i eksploatacją przedmiotowej inwestycji.

Przeprowadzona analiza wariantów dowodzi, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie „Wariant inwestycyjny”. Przyjęte rozwiązania techniczno – technologiczne przyniosą największe korzyści przyrodnicze, społeczne i mają uzasadnienie ekonomiczne z tytułu niższego kosztu przebudowy drogi.

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

### 5.1 W fazie realizacji przedsięwzięcia

- woda - w trakcie przebudowy do celów technologicznych: 8 m<sup>3</sup>,
- surowce - nie wystąpią,
- materiały - do przebudowy drogi:
  - beton asfaltowy: około 2.000 Mg,
  - kruszywa mineralne: około 5.000 Mg,
  - emulsja asfaltowa: około 6 Mg.
- paliwa - w trakcie przebudowy:
  - olej napędowy: 3 Mg,
  - etylina: 0,7 Mg.

szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną - nie wystąpi,
- cieplną - nie wystąpi,
- gazową - nie wystąpi.

### 5.2. Składowanie mas ziemnych

Powstałe masy ziemne w trakcie wykonywania inwestycji będą sukcesywnie wykorzystywane na budowie.

W przypadku gdy niemożliwe będzie w danym momencie zagospodarowanie większej ilości mas ziemnych



zostaną one składowane na terenie inwestycji. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.

### **5.3 W fazie eksploatacji**

W czasie eksploatacji nie zachodzi potrzeba wykorzystania surowców, energii i wody.

## **6. Rozwiązania chroniące środowisko**

W ramach budowy drogi przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań przyczyniających się do ochrony środowiska:

### **6.1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia**

Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowej należy zlokalizować poza: obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami znajdującymi się w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Należy uszczelnić teren zaplecza budowy, w tym składowiska materiałów i bazy transportowe. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

W trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów.

W przypadku wykonywania robót w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny).

Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych.

Wierzchnia warstwa gleby, zdjeta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej.

W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia prac budowlanych, prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Ponadto dla zminimalizowania emisji hałasu powodowanego pracą maszyn, stosowane będą sprawne, dobrze konserwowane i posiadające aktualne atesty urządzenia.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacjach paliw. Drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i osłonięcie deskami.

### **6.2. Na etapie eksploatacji**

W trakcie eksploatacji wybudowanej drogi przewiduje się:

- zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni jezdni drogi. Ulepszenie nawierzchni jezdni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji zapylenia.
- zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni jezdni drogi. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni jezdni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu.
- zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza – usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na przebudowywanym odcinku drogi przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

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

W związku z budową drogi należy spodziewać się okresowej emisji do środowiska niżej wyszczególnionych ilości substancji i energii:

## 7.1. Oddziaływania powstałe na etapie budowy

**Emisja odpadów z grupy 17** – tj odpadów z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, a w tym:

- 17 05 04 – gleba i ziemia – o ile w toku budowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej budowy drogi w miejscu przebywania ekip roboczych.

Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje. Emisja odpadów wystąpi tylko w fazie budowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas budowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21 z późn. zm.) – zostać zgłoszony właściwemu Organowi.

**Emisja hałasu** związana z pracą maszyn drogowych jak koparki, równiarki, układarki, walce itp.

Obecnie i docelowo tereny przylegające do drogi są obciążone w sposób stały hałasem, generowanym przez pojazdy korzystające z drogi. Dlatego prowadzenie na drodze prac budowlanych, co ograniczy, zwolni i utrudni ruch pojazdów, na pewno nie przyniesie wzrostu emisji hałasu w miejscu prowadzenia prac – a zasadniczo, w dłuższym, normatywnym okresie czasu jakimi są 16 godzin dnia i 8 godzin nocy hałas wokół drogi, w miejscu prowadzenia robót – spadnie.

**Emisja zanieczyszczeń do powietrza** związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie pasa drogi będzie zanedbywalnie mała. Praca kilku maszyn napędzanych silnikami Diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Można oszacować, że emisja podstawowych zanieczyszczeń komunikacyjnych wynosi na dobę, z 1 km:

- tlenków azotu – kilka kg/dobę,
- niespalonych węglowodorów – poniżej 1 kg/dobę,
- benzen – poniżej 1 kg/dobę.

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby przebudowy drogi, w czasie 8 godzin na dobę może być oszacowana na:

- tlenki azotu – około 1 kg na 8 godzin pracy,
- niespalone w silniku węglowodory – około 0,1 kg na 8 godzin pracy,
- benzen z niespalonego paliwa – około kilkanaście gramów na dobę.

Oznacza to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę, których ilość oszacowano na średnio 5 szt. stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza ze strumienia pojazdów.

Emisja ze strumienia pojazdów dodatkowo się zmniejszy z uwagi, na częściowe i czasowe ograniczenie ruchu w obrębie budowanej drogi. Ponadto, ciągły postęp w technice silników, w tym silników diesla, w które wyposażone są pojazdy ciężkie, wprowadzanie nowych regulaminów dla pojazdów – owocują stałym i konsekwentnym, zauważalnym przez „sąsiadów” drogi - spadkiem emisji z silników do powietrza.

Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni asfaltowej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie drogi żadne nadmierne skażenia powietrza.

**Emisja zanieczyszczeń do gleby.** Nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do gleby ani emisji ścieków.

**Wody opadowe.** Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo do rowów przydrożnych oraz na teren przyległy do korpusu drogi.

**Odpady stałe.** W trakcie budowy drogi mogą powstawać odpady pochodzące z rozbiórek istniejącej nawierzchni drogi. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją odpady z remontów i przebudów dróg (17 01 81) nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych. Nie przewiduje się powstania odpadów z grupy 17 03 03 „Smola i produkty smołowe”, które są zaliczane do niebezpiecznych (istniejąca nawierzchnia drogi nie zawiera warstw smołowych). Powstałe odpady pochodzące z rozbiórek będą podlegały segregacji pod

względem możliwości wykorzystania jako materiałów z odzysku. Odpady nienadające się do ponownego wykorzystania będą unieszkodliwiane.

Ścieki socjalno-bytowe. Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

## 7.2. Oddziaływania powstałe na etapie eksploatacji

Podczas eksploatacji drogi nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko. Realizacja zadania będzie miała wpływ na natężenie ruchu samochodów odbywający się na drodze, co z kolei będzie skutkowało większą płynnością ruchu pojazdów samochodowych, mniejszym zapyleniem. Przewiduje się, że planowana inwestycja wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

## 8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Oddziaływanie transgraniczne wiąże się ze zjawiskiem migracji zanieczyszczeń z terenu danego kraju na obszar innych państw. Emitowane zanieczyszczenia przenoszone są głównie z masami powietrza i wodami płynącymi. Z uwagi na niewielki zakres przedsięwzięcia oraz oddalenie od granic państwa, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

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

Przedsięwzięcie znajduje się w całości w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich podlegającemu ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651).

Obszar działania planowanego przedsięwzięcia zlokalizowano poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położone tereny należące do obszaru Natura 2000 to:

- Ostoja Borecka (kod PLB280016, powierzchnia 25,349,90 ha) – w odległości ok. 10 km w kierunku północno zachodnim od m. Gordejki
- Puszcza Borecka (kod PLB280006, powierzchnia 18,969.66 ha) w odległości ok. 10 km w kierunku północno zachodnim od m. Gordejki
- Dolina Górnej Rospudy (kod PLH200022; powierzchnia 4,070.69 ha) – w odległości ok. 17 km w kierunku wschodnim od m. Gordejki,
- Puszcza Augustowska (kod PLB200002; powierzchnia 134,312.47 ha) – w odległości ok. 27 km w kierunku Wschodnim od m. Gordejki,
- Ostoja Augustowska (kod PLH200005; powierzchnia 107,014.52 ha) – w odległości ok. 27 km w kierunku wschodnim od m. Gordejki,

### 9.1. Korytarze ekologiczne

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w pobliżu obszaru korytarza ekologicznego Północnego KPn-4B, Korytarz Kpn-4B o nazwie Dolina Rospudy

**Korytarz Północny (KPn)** łączy Puszcę Augustowską, Knyszyńską i Białowieską z doliną Biebrzy, Puszcą Piską, lasami Napiwodzko-Ramuckimi i Pojezierzem Iławskim. Przebiega przez dolinę Wisły do Borów Tucholskich, Pojezierza Kaszubskiego, Puszczy Koszalińskiej, Goleniowskiej i Wkrzańskej. Przechodząc przez Lasy Krajeńskie i Wałeckie, łączy się także z Lasami Drawskimi, a następnie dochodzi przez Puszcę Gorzowską do Cedyńskiego Parku Krajobrazowego.

Warto wskazać, że gatunki żerujące na polach uprawnych (np. sarny polne, dziki, zające, kuropatwy itp), w zdecydowanej większości wykazują zdolności adaptacyjne do zmieniających się warunków presji antropogenicznych.

Nie jest prawdopodobne aby realizacja przedsięwzięcia mogła negatywnie wpływać na gatunki roślin i zwierząt oraz siedliska przyrodnicze, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary Natura 2000.

## **9.2. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska:**

### **9.2.1. Obszary wodnoblotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych**

W obrębie inwestycji zwierciadło pierwszego poziomu wód podziemnych zalega między 1,30 a 4,6 metrem p.p.t. Na niski poziom zalegania wód podziemnych wpływ ma równinna rzeźba terenu oraz odległość od zgłębień śródpolnych i zbiorników wodnych. Zasilanie poziomów wód podziemnych występuje głównie przez filtrację opadów atmosferycznych. Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się zagrożenia dla obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych,

### **9.2.2. Obszary wybrzeży, obszary górskie – nie dotyczy**

### **9.2.3. Obszary leśne**

Inwestycja nie przebiega w sąsiedztwie terenów leśnych. Nie zachodzi konieczność wykonania poszerzenia drogi przez wylesienie. Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się zagrożenia dla obszarów leśnych.

### **9.2.4. Obszary objęte ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródładowych**

W obrębie inwestycji nie występują obszary ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników śródładowych. Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się zagrożenia dla obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć i obszarów ochronnych zbiorników śródładowych.

### **9.2.5. Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie specjalnych gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym obszary sieci Natura 2000**

W zasięgu przedsięwzięcia nie znajdują się żadne obszary Natura 2000 podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody.

Najbliższymi formami przyrody będącymi obszarem Natura 2000 są:

Ostoja Borecka w odległości ok. 10 km w kierunku północno zachodnim od m. Gordejki,  
Puszcza Borecka w odległości ok. 10 km w kierunku północno zachodnim od m. Gordejki,  
Dolina Górnej Rospudy w odległości ok. 17 km w kierunku wschodnim od m. Gordejki,  
Puszcza Augustowska w odległości ok. 27 km w kierunku Wschodnim od m. Gordejki,  
Ostoja Augustowska w odległości ok. 27 km w kierunku wschodnim od m. Gordejki,

### **9.2.6. Obszary, na których standardy jakości życia zostały przekroczone – nie dotyczy,**

### **9.2.7. Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne**

Inwestycja nie znajduje się w obszarze objętym ochroną archeologiczną.

### **9.2.8. Obszary o znacznej gęstości zaludnienia**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze o średniej urbanizacji. Wzdłuż drogi znajdują się gospodarstwa zagrodowe, budynki mieszkalne jednorodzinne, oraz działki rekreacyjne. Mając na uwadze powyższe a także natężenie ruchu nie przewiduje się zagrożenia dla środowiska ludzkiego.

### **9.2.9. Obszary przylegające do jezior**

Najbliższe jezioro to jezioro Dobskie. Jezioro znajduje się w odległości około 25 m w kierunku południowym od planowanej inwestycji. Przebudowa drogi zgodnie ze standardami projektowymi nie wpłynie negatywnie na wody jeziora Dobskiego.

#### **9.2.10. Odwodnienie drogowe**

W ramach przebudowy drogi planuje się budowę jednego nowego przepustu pod koroną drogi oraz przebudowę istniejącego przepustu znajdującego się w pasie drogowym. Planuje się przebudowę przepustów na przepust z rur karbowanych PEHD o średnicy 60 cm. Przepusty od strony wlotu i wyloty zostaną umocnione brukiem kamiennym. Ze względu na to, iż są to przepusty przeprowadzające wody opadowe z korpusu drogi (niewielka ilość wód) w trakcie przebudowy ww. przepustów wody zostaną przepompowywane na drugą stronę projektowanej drogi lub przepusty zostaną wykonane w okresie gdzie tej wody będzie znikoma ilość.

W ramach przebudowy drogi zostaną wykonane rowy przydrożne wraz z wyprofilowaniem skarp rowów wraz z obsianiem trawą.

W ramach odwodnienia na odcinku drogi planuje się wykonanie cieków przydrożnych z elementów prefabrykowanych. Wody z jezdni zostaną odprowadzone do cieków przydrożnych a następnie do przepustów pod koroną drogi i na drugą stronę drogi.

Wszystkie działania związane z przebudową przepustów będą wykonane zgodnie z warunkami wydanymi przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

#### **9.2.11. Obszary ochrony uzdrowiskowej - nie dotyczy**

#### **9.2.12. Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe**

Przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem (ponadlokalnym), długotrwałym, nieodwracalnym i skumulowanym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych, wystąpieniem awarii przemysłowej o której 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. z 2016 r. poz. 138).

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

Przedmiotowa droga nie znajduje się w transeuropejskiej sieci drogowej. Planowana inwestycja wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa i poprawi komunikację z miastem Olecko i na terenie gminy Olecko.

Z przedmiotowej drogi istnieje bezpośredni dostęp do drogi Wojewódzkiej nr 655. Droga Wojewódzka nr 655 nie znajduje się w transeuropejskiej sieci drogowej.

Z przedmiotowej drogi brak jest dostępu do dróg krajowych będących w transeuropejskiej sieci drogowej.

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

Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie będą realizowane inne przedsięwzięcia, stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się (kumulowania) oddziaływań na środowisko. Według informacji uzyskanych na 2018r. w sąsiedztwie realizowanej budowy nie są planowane żadne inwestycje. W związku z powyższym przedstawienie skumulowanego oddziaływania planowanego zamierzenia na poszczególne elementy środowiska, w szczególności kumulowania się innych oddziaływań przedsięwzięć na tym obszarze jest na tym etapie trudne do ustalenia.

### **12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej**

Przebudowa i użytkowanie przedmiotowej drogi nie będzie się wiązała z ryzykiem poważnej awarii lub katastrofy naturalnej (np. osuwiska). Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt nie będą zawierały substancji niebezpiecznych mogących być przyczyną awaryjnego zanieczyszczenia środowiska. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka katastrofy budowlanej w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane.

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

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

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

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

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

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

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

- 4) Odpady z ewentualnej wycinki drzew i krzewów (gałęzie, kora).

Powstają podczas ewentualnego oczyszczenia pasa drogowego pod budowę nawierzchni drogi. Niektóre pnie drzew mogą być surowcem drzewnym albo drewnem opałowym.

### **14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko**

Nie planuje się przeprowadzenia prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Elementem mogącym nieznacznie wpływać na środowisko jest wykonywanie robót ziemnych w wyniku wykonywania tego zabiegu może dojść do podwyższonej emisji pyłów które przy sprawnym sprzęcie (zraszacze, spryskiwacze) łatwo jest wyeliminować oraz korytowanie pod konstrukcję poszerzającą szerokość jezdni.

Inwestycja wymaga decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i na podstawie tej decyzji będzie realizowana.

Ełk, dnia 06.11.2018 r

Opracował: mgr inż Wojciech Wielgat