

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA
POLEGAJĄCEGO NA BUDOWIE ODCINKÓW
DRÓG GMINNYCH W LESKU – ODCINEK DROGI GMINNEJ
NR 141040N OD KM 0+960 DO KM 2+043 I NR 141054N
OD KM 0+000 DO KM 1+345
DZ. NR 493/1; 492/5; 839/2; 888; 473/1; 476/6; 470
OBRĘB 0015 LESK GMINA OLECKO.**

TYTUŁ OPRACOWANIA:

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA BUDOWIE ODCINKÓW
DRÓG GMINNYCH W LESKU – ODCINEK DROGI GMINNEJ NR 141040N OD KM 0+960
DO KM 2+043 I NR 141054N OD KM 0+000 DO KM 1+345 DZ. NR 493/1; 492/5; 839/2; 888; 473/1;
476/6; 470 OBRĘB 0015 LESK GMINA OLECKO.

INWESTOR:

GMINA OLECKO
PLAC WOLNOŚCI 3
19-400 OLECKO

WYKONAWCA OPRACOWANIA:



EKODOKUMENT

██████████ ██████████

UL. ██████████

██████ ████████

AUTOR OPRACOWANIA:

██████████ ██████████ – biolog

Spis treści:

1.	Przedmiot, cel, zakres i podstawy prawne opracowania	4
1.1	Przedmiot opracowania	4
1.2	Cel, zakres i podstawy prawne opracowania	4
2.	Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia	5
2.1	Rodzaj i skala przedsięwzięcia	5
2.2	Usytuowanie przedsięwzięcia	7
3.	Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną	11
4.	Rodzaj technologii – zakres przewidywanych prac budowlanych	13
5.	Ewentualne warianty przedsięwzięcia	15
5.1	Wariant wnioskodawcy	15
5.2	Racjonalny wariant alternatywny	16
5.3	Wariant zerowy	16
5.4	Porównanie proponowanych wariantów	16
6.	Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii	17
7.	Rozwiązania chroniące środowisko	18
8.	Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko	19
9.	Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	21
10.	Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia i różnorodność biologiczna	21
10.1	Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	21
10.2	Korytarze ekologiczne	25
10.3	Różnorodność biologiczna	26
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	26
12.	Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej	27
13.	Oddziaływanie na klimat i adaptacja do zmian klimatu	27
14.	Przewidywana ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko	28

1. Przedmiot, cel, zakres i podstawy prawne opracowania

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszej Karty informacyjnej przedsięwzięcia jest przedstawienie informacji o planowanej inwestycji polegającej na budowie odcinków dróg gminnych w m. Lesk i Skowronki stanowiących połączenie komunikacyjne ww. miejscowości z drogą wojewódzka nr 655 o następującym przebiegu: odcinek drogi gminnej Nr 141040N od km 0+960 do km 2+042 oraz odcinek drogi gminnej Nr 141054N o początku w km 0+000 na skrzyżowaniu w km 2+042 drogi gminnej Nr 141040 i końcu w km 1+345 na krawędzi drogi wojewódzkiej Nr 655. Łączna długość budowy ww. odcinków dróg gminnych wynosi około 2,427 km.

Investorem przedsięwzięcia jest Gmina Olecko, Plac Wolności 3, 19-400 Olecko.

Podstawą wykonania niniejszego opracowania jest umowa zlecająca wykonanie dokumentacji środowiskowej na cele uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach firmie EKODOKUMENT – [REDAKTOWANE].

Zgodnie z informacją uzyskaną od wnioskodawcy planowane przedsięwzięcie jest przewidziane do współfinansowania w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju.

1.2 Cel, zakres i podstawy prawne opracowania

Celem Karty informacyjnej przedsięwzięcia jest opisanie parametrów planowanego przedsięwzięcia zgodnie z wymogiem 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. 2022, poz. 1029 ze zm.), zwaną dalej „ustawą ooś”. Ustawa ta wskazuje ścieżkę postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z zapisami tej Ustawy Karta informacyjna przedsięwzięcia jest załączana do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanych inwestycji mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W celu dokonania pełnej kwalifikacji przedmiotowej inwestycji posłużono się zapisami ustawy ooś oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019. poz. 1839), które zawierają zamknięty katalog przedsięwzięć wskazanych w art. 71 ust. 2 ustawy ooś.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 ww. Rozporządzenia przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (tzw. II grupa) tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziałujących na środowisko raport może być wymagany, lecz nie jest obligatoryjny.

W związku z powyższym, bazując na zapisach ww. aktów, niniejsza Karta informacyjna przedsięwzięcia jako dokument dotyczący przedsięwzięcia z tzw. II grupy została sporządzona w celu

uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 62a ust. 1 ww. ustawy o oś przedmiotowe opracowanie zawiera podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu, w szczególności dane o:

1. Rodzaju, cechach, skali i usytuowaniu przedsięwzięcia.
2. Powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu nieruchomości szatą roślinną.
3. Rodzaju technologii.
4. Ewentualnych wariantach przedsięwzięcia.
5. Przewidywanej ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.
6. Rozwiązaniach chroniących środowisko.
7. Rodzajach i przewidywanej ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.
8. Możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko.
9. Obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.
10. (nie dotyczy)
11. Przedsięwzięciach realizowanych i zrealizowanych, znajdujących 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,
12. Ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej,
13. Przewidywanych ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko,
14. (nie dotyczy).

Ponadto, mając na uwadze fakt, że organ wydaje postanowienie na podstawie niniejszej Karty informacyjnej przedsięwzięcia, autor opracowania uwzględnił jednocześnie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 pkt 1 a)-g), pkt 2 a)-k) i pkt 3 a)-g) ustawy o oś.

2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

2.1 Rodzaj i skala przedsięwzięcia

Planowana inwestycja dotyczy przebudowy odcinka drogi gminnej Nr 141040N o początku w km 0+960 w miejscowości Lesk, na końcu odcinka tej drogi objętego obecnie przebudową, do skrzyżowania z drogą gminną nr 141054N i następnie drogi gminnej Nr 141054N o zakończeniu na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 655. Teren lokalizacji przedmiotowych odcinków dróg gminnych nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Na początkowym odcinku około 700 m droga gminna Nr 141040N przebiega w sąsiedztwie zakładu przetwórstwa drewna PPH „JAR” Sp. z o.o. zlokalizowanego po stronie lewej drogi. Otoczenie po stronie prawej drogi gminnej stanowią użytki rolne.

Droga gminna Nr 141054N na początkowym odcinku około 300 m przebiega przez obszar Lasów Państwowych, przez który przepływa rzeka Lega z ujściem około 170 m po stronie prawej do Jeziora Oleckie Małe. Skrzyżowanie drogi gminnej Nr 141054N z rzeką Lega odbywa się po moście żelbetowym długości 12 m o ustroju nośnym z belek prefabrykowanych typu „Gromnik”. Na długości około 600 m po stronie lewej drogi gminnej Nr 141054N występują zabudowania gospodarcze i budynki mieszkalne związane z gospodarstwem rolnym „LEAS POLAGRO”. Pozostały teren w otoczeniu drogi gminnej stanowią użytki rolne.

Na całym swoim przebiegu drogi gminne posiadają obecnie nawierzchnię gruntową ulepszoną pospółką o niekontrolowanym uziarnieniu. Projektowane odcinki dróg gminnych stanowią zasadniczo dojazd do terenów rolnych oraz stanowią alternatywne połączenie miejscowości Lesk z drogą wojewódzką Nr 655 Kap – Wydminy – Olecko – Raczki.

Usytuowanie planowanego przedsięwzięcia przedstawiono na kopii mapy ewidencyjnej w skali 1:5000 (załącznik nr 1) obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oznaczone zakreslaczem kolorem fioletowym w zakresie A-B - ...- F oraz obejmującej obszar, na który będzie ono oddziaływać zakreslaczem w kolorze niebieskim w granicach oznaczonych 1-2-.....- 6.

Podstawowe parametry projektowanej budowy:

- Klasa techniczna drogi – L
- Prędkość do projektowania – 60 km/h
- Szerokość korony drogi – 7,0 m
- Szerokość jezdni – 5,50 m
- Pochylenia poprzeczne jezdni – 2,0%
- Szerokość poboczy z kruszywa – 2 x 0,75 m
- Kategoria ruchu – KR2
- Nawierzchnia jezdni i zjazdów – beton cementowy C30/37
- Droga jednojezdniowa o dwóch pasach ruchu – 2 x 2, 75 m
- Pochylenie skarp nasypów i wykopów – 1:1,5
- Spadek poboczy z kruszywa mineralnego – 6,0%

W ramach projektowanego zadania przewiduje się wykonanie następujących robót:

- Ukształtowanie korpusu dróg gminnych na całej długości około 2,4 km.
- Wykonanie podbudowy gr. 15 cm z mieszanki kruszywa łamanego 0 – 31,5 mm kategorii C50/30
- Wykonanie nawierzchni jezdni gr. 17 cm z betonu C30/37
- Budowę zjazdów do nieruchomości gr. 14 cm z betonu C30/37
- Budowę prawostronnej zatoki autobusowej w m. Skowronki
- Budowa kanału technologicznego na długości około 2,4 km
- Remont poręczy mostu na rzece Lega w km 0+185 DG Nr 101454N
- Przebudowa skrzyżowania DG 141040N z drogą DG 141054N
- Poprawę odwodnienia przez renowację istniejących rowów przydrożnych.

Jest to lokalne przedsięwzięcie wpisane w program usprawnienia powiązań komunikacyjnych Gminy Olecko i powiatu oleckiego.

Aktualna powierzchnia pasa drogowego dróg gminnych wynosi – 38 250 m².

Wywłaszczenie przyległych nieruchomości na poszerzenie drogi – około 600 m².

Powierzchnia przekształcenia na nawierzchnię ulepszoną – około 14 300 m².

Powierzchnia poboczy z kruszywa mineralnego – około 3 600 m².

Powierzchnia pasa drogowego biologicznie czynna w postaci zieleni – około 20 950 m².

Planowane przedsięwzięcie inwestycyjne nie wnosi zmian w istniejący układ sieci drogowej dróg publicznych powiatu oleckiego, natomiast stanowi istotny element w zakresie poprawy komfortu użytkowników ruchu drogowego wynikającego ze zmiany rodzaju nawierzchni jak i bezpieczeństwa

ruchu drogowego wynikającego z trwałego ukształtowania normatywnych parametrów technicznych odcinków dróg gminnych objętych budową. Planowane przedsięwzięcie wpłynie na poprawę warunków dostępności mieszkańców tej części Gminy Olecko do sieci dróg publicznych, ośrodków administracyjnych i gospodarczych.

Budowa odcinków dróg gminnych stworzy nowe połączenie zakładów produkcyjno – usługowych zlokalizowanych na początku trasy drogą o nawierzchni twardej ulepszonej projektowanej na kategorię ruchu KR2 z siecią dróg publicznych w tym przypadku droga wojewódzka nr 655. Powyższe pozwoli na wyeliminowanie ruchu pojazdów ciężarowych przez obszar zabudowy wielorodzinnej Osiedla Lesk związanej z dostawą surowca drzewnego do zakładu „JAR” oraz wywozu produktów przeróbki. Ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych na Osiedlu Lesk wyłącznie do pojazdów służb komunalnych wpłynie znacząco na poprawę bezpieczeństwa oraz poprawę komfortu życia mieszkańców osiedla jak i uczestników ruchu drogowego na tym osiedlu.

Wykonanie kanału technologicznego stworzy korzystniejsze warunki do rozwoju sieci telekomunikacyjnej nie związanej z zarządzaniem drogami i rozwoju sieci Internetu szerokopasmowego.

Przebudowa istniejącej drogi gminnej Nr 141054N o nawierzchni gruntowej wymaga regulacji granic pasa drogowego w końcowym odcinku drogi do jej rzeczywistego położenia na gruncie.

Szacunkowy zakres poszerzenia pasa drogowego w zakresie jednej działki stanowiącej własność Skarbu Państwa (KOWR) wyniesie około 600 m² i obejmuje fragment działki nr 471/8 obecnie zajęty pod korpus drogowy i rów przydrożny.

Planowane przedsięwzięcie ma na celu przebudowę omawianych odcinków dróg gminnych na planowanym odcinku dla prognozowanego ruchu na 30 – letni okres eksploatacji bez konieczności przeprowadzania znaczących prac remontowych.

2.2 Usytuowanie przedsięwzięcia

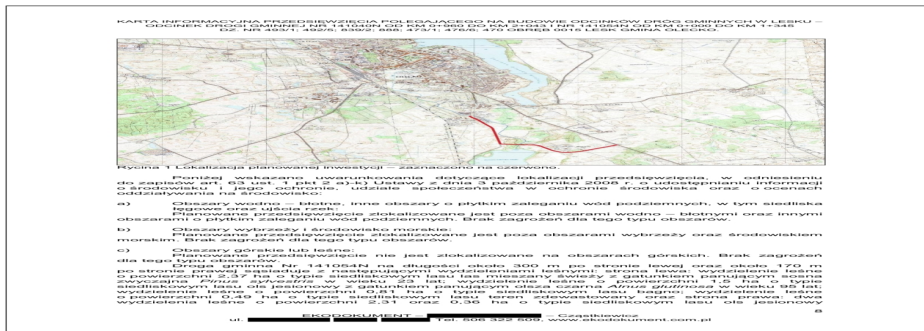
Planowane przedsięwzięcie dotyczy ciągu owego od miejscowości Lesk do drogi wojewódzkiej Nr 655 składającego się z dwóch odcinków dróg gminnych oznaczonych numerami 141040N i 141054N.

Analizowany obszar położony jest na terenie mezoregionu Pojezierze Elckie (makroregion Pojezierze Mazurskie, prowincja Niż Wschodniobałtycko – Białoruski, podprowincja Pojezierze Wschodniobałtyckie).

Poniższa mapa przedstawia lokalizację przedmiotowej inwestycji.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA BUDOWIE ODCINKÓW DRÓG GMINNYCH W LESKU –
ODCINEK DROGI GMINNEJ NR 141040N OD KM 0+960 DO KM 2+043 I NR 141054N OD KM 0+000 DO KM 1+345
DZ. NR 493/1; 492/5; 839/2; 888; 473/1; 476/6; 470 OBREB 0015 LESK GMINA OLECKO.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA BUDOWIE ODCINKÓW DRÓG GMINNYCH W LESKU –
ODCINEK DROGI GMINNEJ NR 141040N OD KM 0+960 DO KM 2+043 I NR 141054N OD KM 0+000 DO KM 1+345
DZ. NR 493/1; 492/5; 839/2; 888; 473/1; 476/6; 470 OBREB 0015 LESK GMINA OLECKO.



Rycina 1 Lokalizacja planowanej inwestycji – zaznaczono na czerwono.

Poniżej wskazano uwarunkowania dotyczące lokalizacji przedsięwzięcia, w odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 2 a)-k) 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:

- Obszary wodno – błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:
Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno – błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.
- Obszary wybrzeży i środowisko morskie:
Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wybrzeży oraz środowiskiem morskim. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.
- Obszary górskie lub leśne:
Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach górskich. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

Droga gminna Nr 141054N na długości około 300 m po stronie lewej oraz około 170 m po stronie prawej sąsiaduje z następującymi wydzienieniami leśnymi: strona lewa: wydzielenie leśne o powierzchni 2,37 ha o typie siedliskowym lasu las mieszany świeży z gatunkiem panującym sosna zwyczajna *Pinus sylvestris* w wieku 23 lat; wydzielenie leśne o powierzchni 1,5 ha o typie siedliskowym lasu ols jesionowy z gatunkiem panującym olsza czarna *Alnus glutinosa* w wieku 95 lat; wydzielenie leśne o powierzchni 0,81 ha o typie siedliskowym lasu bagno; wydzielenie leśne o powierzchni 0,49 ha o typie siedliskowym lasu teren zdewastowany oraz strona prawa: dwa wydzienienia leśne o powierzchni 2,31 oraz 0,36 ha o typie siedliskowym lasu ols jesionowy

EKODOKUMENT –

8

Rycina 1 Lokalizacja planowanej inwestycji – zaznaczono na czerwono.

Poniżej wskazano uwarunkowania dotyczące lokalizacji przedsięwzięcia, w odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 2 a)-k) 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:

- Obszary wodno – błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:
Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno – błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.
- Obszary wybrzeży i środowisko morskie:
Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wybrzeży oraz środowiskiem morskim. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.
- Obszary górskie lub leśne:
Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach górskich. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

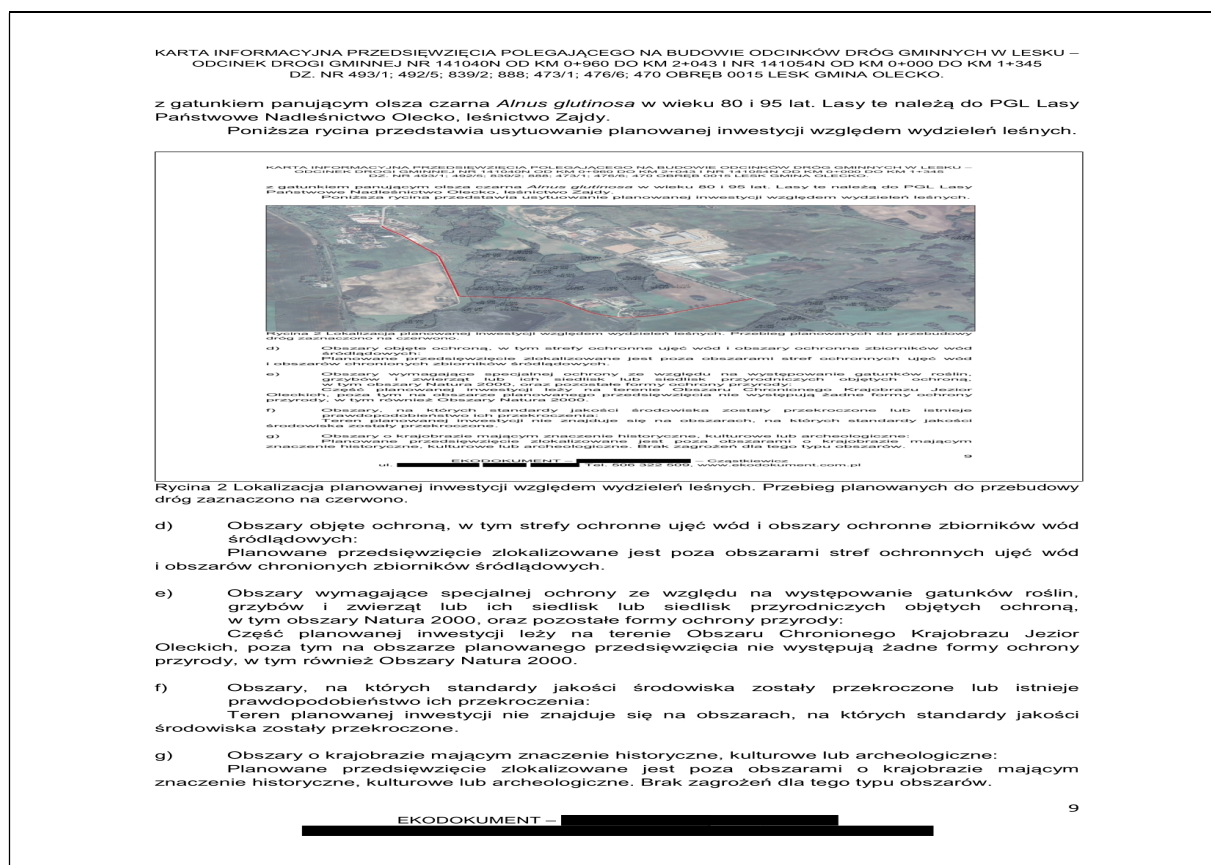
Droga gminna Nr 141054N na długości około 300 m po stronie lewej oraz około 170 m po stronie prawej sąsiaduje z następującymi wydzienieniami leśnymi: strona lewa: wydzielenie leśne o powierzchni 2,37 ha o typie siedliskowym lasu las mieszany świeży z gatunkiem panującym sosna zwyczajna *Pinus sylvestris* w wieku 23 lat; wydzielenie leśne o powierzchni 1,5 ha o typie siedliskowym lasu ols jesionowy z gatunkiem panującym olsza czarna *Alnus glutinosa* w wieku 95 lat; wydzielenie leśne o powierzchni 0,81 ha o typie siedliskowym lasu bagno; wydzielenie leśne o powierzchni 0,49 ha o typie siedliskowym lasu teren zdewastowany oraz strona prawa: dwa wydzienienia leśne o powierzchni 2,31 oraz 0,36 ha o typie siedliskowym lasu ols jesionowy

8

EKODOKUMENT –

z gatunkiem panującym olsza czarna *Alnus glutinosa* w wieku 80 i 95 lat. Lasy te należą do PGL Lasy Państwowe Nadleśnictwo Olecko, leśnictwo Zajdy.

Poniższa rycina przedstawia usytuowanie planowanej inwestycji względem wydziałów leśnych.



Rycina 2 Lokalizacja planowanej inwestycji względem wydziałów leśnych. Przebieg planowanych do przebudowy dróg zaznaczono na czerwono.

d) Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami stref ochronnych ujęć wód i obszarów chronionych zbiorników śródlądowych.

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

Część planowanej inwestycji leży na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich, poza tym na obszarze planowanego przedsięwzięcia nie występują żadne formy ochrony przyrody, w tym również Obszary Natura 2000.

f) Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

Teren planowanej inwestycji nie znajduje się na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

g) Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

h) Gęstość zaludnienia:

Gmina Olecko, na terenie której znajduje się przedmiotowa inwestycja, położona jest w województwie warmińsko – mazurskim, w powiecie oleckim. Zajmuje ona powierzchnię 266,6 km² i zamieszkuje ją 21 957 mieszkańców – stan na 31.12.2020 r. (Rocznik demograficzny. 2021. GUS. Warszawa).

Gęstość zaludnienia w powiecie oleckim wynosi 39 osób/km².

i) Obszary przylegające do jezior:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami przylegającymi do jezior. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

Najbliższym położonym jeziorem od planowanej inwestycji jest jezioro Oleckie Małe – odległość w linii prostej wynosi około 0,17 km i jezioro Oleckie Wielkie – odległość około 0,7 km.

j) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza uzdrowiskami oraz obszarami ochrony uzdrowskiej. Brak zagrożeń dla tego typu obszarów.

Zgodnie z informacjami zawartymi na stronie Ministerstwa Zdrowia (www.mz.gov.pl) najbliższą położoną miejscowością od miejsca projektowanej inwestycji posiadającą status uzdrowiska jest miejscowość Gołdap. Sanatorium w Gołdapi położone jest ok 37 km na północny – zachód od lokalizacji omawianej inwestycji. W uzdrowisku tym leczone są takie choroby jak: choroby: ortopedyczne – urazowe, reumatologiczne, dolnych dróg oddechowych, układu nerwowego, kardiologiczne i nadciśnienie, układu trawienia i choroby kobiece.

k) Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły w obrębie obszaru jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych (JCPW) Jegrznia (Lega) od wpływu do jez. Olecko Wielkie do wypływu z jez. Olecko Małe (region wodny Środkowej Wisły) o kodzie krajowym RW20002526261539. Obszar ten należy do zlewni Morza Bałtyckiego. Status JCPW - naturalna część wód, typ 25 JCPW - ciek łączący jeziora. Posiada ona powierzchnię zlewni 34,45 km² i dobry, niezagrożony stan.

Planowana inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) oznaczonej europejskim kodem PLGW200032. Powierzchnia tej jednolitej części wód wynosi 7 062,1 km². Posiada ona dobry stan chemiczny i ilościowy. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych tej JCWPd określona została jako niezagrożona.

Dla określenia usytuowania planowanego przedsięwzięcia przyjęto określenia Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M.P. 2016, poz. 1911) sporządzonego zgodnie z wytycznymi Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Z uwagi na lokalizację, zakres i sposób odprowadzenia wód opadowych realizacja omawianej inwestycji nie spowoduje dopływu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych, przez co nie wpłynie ona na pogorszenie stanu chemicznego tych wód i nie będzie miała negatywnego wpływu na cele środowiskowe dotyczące stanu wód w jednolitej zlewni powierzchniowej. Wykonywane prace na etapie budowy oraz użytkowania obiektów nie są związane z wytwarzaniem jakichkolwiek zanieczyszczeń, które mogłyby wpływać na stan wód, dlatego inwestycja nie przyczyni się do zmiany obecnie występującego stanu/potencjału ekologicznego JCWP. Z powyższego wynika, że planowane przedsięwzięcie nie będzie stwarzać zagrożenia dla osiągnięcia celu ochrony wód i nie przyczyni się do pogorszenia stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych. Przedmiotowa inwestycja nie stoi więc w sprzeczności z osiągnięciem celów środowiskowych wyznaczonych zgodnie z planem gospodarowania wodami na obszarze przedmiotowej części dorzecza Wisły.

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

W wyniku projektowanej budowy omawianych dróg gminnych powierzchnia terenu z przeznaczeniem na cele komunikacyjne powinna ulec powiększeniu o obszar o pow. ok.600 m² w zakresie odzwierciedlającym rzeczywiste wykorzystanie terenu.

W granicach pasa drogowego powierzchnia trwałej zabudowy terenu wzrośnie o około 14 300 m² w wyniku wykonania nawierzchni z betonu cementowego.

Na całej długości opracowania w liniach robót ziemnych nie występują drzewa w stosunku do których istnieje konieczność usunięcia w związku z projektowaną przebudową odcinków dróg gminnych.

Lokalnie wzdłuż dróg gminnych w granicach pasa drogowego i planowanych robót ziemnych występuje rozproszone zakrzaczenie powstałe z odrostów korzeniowych i samozasiewów przewidziane do usunięcia. Szacunkowa powierzchnia krzewów do usunięcia wynosi około 0,8 ha.

Teren sąsiadujący bezpośrednio z planowanymi do przebudowy drogami gminnymi to przede wszystkim pola uprawne, na których uprawiana jest kukurydza *Zea mays* i kapusta rzepek *Brassica napus*, zabudowa produkcyjno – usługowa i zabudowa mieszkaniowa. Wzdłuż omawianych dróg rosną przede wszystkim wierzba *Salix sp.*, klon jesionolistny *Acer negundo*, topola *Populus sp.* oraz świerk pospolity *Picea abies*. W sąsiedztwie rzeki Lega rosną sosna zwyczajna *Pinus sylvestris* i olsza czarna *Alnus glutinosa*. Sąsiedztwo omawianych dróg porasta są m.in.: pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, mniszek lekarski *Taraxacum officinale*, kupkówka pospolita *Dactylis glomerata*, bylica pospolita *Artemisia vulgaris*. Wizję terenową przeprowadzono w połowie listopada, dlatego też rozpoznanie florystyczne było utrudnione.

Na terenie przewidzianym pod planowaną inwestycję nie odnotowano siedlisk z załącznika I i II oraz roślin i zwierząt objętych ochroną.

Na przedmiotowej drodze nie występują cieki wodne i urządzenia melioracyjne z wyjątkiem rzeki Lega. W obrębie koryta rzeki Lega nie jest przewidywane prowadzenie robót budowlanych. Na istniejącym moście przewiduje się odnowienie powłok malarskich istniejących poręczy mostowych.

Poniższe fotografie przedstawiają teren planowanej inwestycji oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo.



Fot. 1 Teren planowanej inwestycji – zabudowania zakładu przetwórstwa drewna PPH „JAR” Sp. z o.o.



Fot. 2 Teren planowanej inwestycji.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA BUDOWIE ODCINKÓW DRÓG GMINNYCH W LESKU –
ODCINEK DROGI GMINNEJ NR 141040N OD KM 0+960 DO KM 2+043 I NR 141054N OD KM 0+000 DO KM 1+345
DZ. NR 493/1; 492/5; 839/2; 888; 473/1; 476/6; 470 OBRĘB 0015 LESK GMINA OLECKO.



Fot. 3 Teren planowanej inwestycji.



Fot. 4 Teren planowanej inwestycji.



Fot. 5 Teren planowanej inwestycji – most na rzece Lega.



Fot. 6 Teren planowanej inwestycji.



Fot. 7 Teren planowanej inwestycji – zabudowania miejscowości Skowronki.



Fot. 8 Teren planowanej inwestycji – zabudowania miejscowości Skowronki.



Fot. 9 Teren planowanej inwestycji.



Fot. 10 Teren planowanej inwestycji.



Fot. 11 Teren planowanej inwestycji.



Fot. 12 Teren planowanej inwestycji – skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 655.

Obszar planowanej inwestycji nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

4. Rodzaj technologii – zakres przewidywanych prac budowlanych

Projektowane przedsięwzięcie przewidziane jest do realizacji w typowej technologii adekwatnej do skali i stopnia złożoności zadania przewidzianych do realizacji robót w zakresie przebudowy dróg. Rodzaj technologii został określony w Planie Funkcjonalno Użytkowym stanowiącym podstawę do przeprowadzenia procedury przetargowej i sporządzenia dokumentacji projektowej w formie realizacji „projektu i buduj”.

Z analizy i obserwacji ruchu drogowego na projektowanych drogach gminnych można stwierdzić, że występuje tu niewielki ruch kołowy z udziałem samochodów osobowych, maszyn rolniczych oraz sporadycznie samochodów ciężarowych. Udział pojazdów ciężarowych jest nieznaczny i wynika z istniejącego stanu nawierzchni odcinków dróg gminnych. Przebudowa przedmiotowych odcinków dróg gminnych umożliwi skierowanie obecnego ruchu ciężarowego prowadzonego po nawierzchni twardej drogi gminnej nr 141040N na odcinku poprzedzającym zakres przebudowy przez Osiedle Lesk od drogi wojewódzkiej Nr 655 w m. Olecko projektowaną trasą omijającą obszary zabudowy mieszkaniowej Osiedla Lesk. Kategorię obciążenia ruchem istniejących odcinków dróg po przebudowie określono na KR2.

Dla tak określonej kategorii zaprojektowano konstrukcję nawierzchni zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022, poz. 1518).

W zakresie rodzaju materiału na jezdnię zasadniczą i zjazdu w granicach pasa drogowego na etapie przetargu dopuszczona była alternatywnie nawierzchnia z betonu cementowego i betonu asfaltowego. Wykonawca oferujący nawierzchnię z betonu cementowego zaoferował korzystniejsze warunki i wygrał przetarg więc do dalszego projektowania w formule „projektuj i buduj” została przyjęta nawierzchnia z betonu cementowego.

W zakresie przebudowy zgodnie z Programem Funkcjonalno Użytkowym Zamawiającego przewiduje się następującą konstrukcję jezdni zasadniczej z betonu cementowego:

W zakresie przebudowy zgodnie z rekomendacją Zamawiającego przewiduje się następującą konstrukcję jezdni zasadniczej z betonu cementowego:

- a) W obrębie projektowanej jezdni
 - 15 cm podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5 mm kategorii C50/30,
 - 17 cm warstwa nawierzchni z betonu cementowego C30/37,
- b) zjazdy
 - 15 cm nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 mm kategorii C50/30,
 - 14 cm nawierzchnia z betonu cementowego C30/37,
- c) pobocza
 - 12 cm nawierzchnia z kruszywa naturalnego 0/16 mm.

Alternatywnie dopuszczona była następująca konstrukcja jezdni zasadniczej z betonu asfaltowego:

- a) w obrębie projektowanej jezdni:
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 KR2 gr. 5 cm,
 - podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22 P 35/50 KR3 gr. 7 cm,
 - podbudowa z kruszywa łamanego, kategoria nie mniej niż C 50/30 gr. 20 cm,
- b) w obrębie projektowanych zjazdów:
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 KR1 gr. 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 KR1 gr. 5 cm,
 - podbudowa z kruszywa łamanego, kategoria nie mniej niż C 50/30 gr. 20 cm,
- c) pobocza
 - 9 cm nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 mm kategorii C50/30.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę krzewów z powierzchni prowadzenia robót ziemnych i przywrócenia drożności rowów przydrożnych. Nie jest przewidywane usuwanie drzew. Nie przewiduje się kolizji ze stanowiskami gatunków chronionych.

W okresie przebudowy może wystąpić nieznaczny wzrost emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza wynikający z pracy maszyn budowlanych. Docelowo po przebudowie analizowanych dróg powinno wystąpić obniżenie emisji zanieczyszczeń i hałasu do atmosfery wynikające ze zmiany rodzaju nawierzchni i zwiększenia płynności ruchu.

Przewidywane użycie jednostek sprzętowych do realizacji przedsięwzięcia:

- roboty ziemne i podbudowa:
- równiarka – 1 szt.

- koparka kołowa – 1 szt.
- układarka kruszywa do podbudowy – 1 szt.
- walec ogumiony – 1 szt.
- samochody samowyładowcze – 4 – 5 szt.
- roboty nawierzchniowe z betonu cementowego:
- układarka mieszanki betonowej – 1 szt.
- zacieraczki do betonu – 2 szt.
- samochody samowyładowcze – 8 szt.
- roboty wykończeniowe:
- układarka kruszywa do poboczy – 1 szt.
- samochód samowyładowczy – 1 szt.
- walec ogumiony – 1 szt.

5. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Możliwym wariantem alternatywnym planowanego przedsięwzięcia był wariant materiałowy z zastosowaniem betonu asfaltowego lub betonu cementowego rozstrzygnięty na etapie postępowania przetargowego na korzyść technologii z zastosowaniem nawierzchni z betonu cementowego.

W zakresie materiałowym dopuszczone były oba warianty zarówno z betonu cementowego i asfaltobetonu jako porównywalne pod względem eksploatacyjnym. Rozszerzenie możliwości wykonania nawierzchni w wariantach asfaltowym i cementowym pozwoliło na rozszerzenie ilości potencjalnych oferentów a tym samym optymalizację kosztów przebudowy odcinków dróg gminnych Nr 141040N i Nr 141054N.

5.1 Wariant wnioskodawcy

Planowana inwestycja polega na przebudowie odcinków dróg gminnych na łącznej długości 2,427 km o początku w końcu zakresu przebudowy drogi gminnej Nr 141040N w km 0+960 do połączenia z drogą wojewódzka Nr 655 w Gminie Olecko, powiat olecki.

W ramach projektowanego zadania przewiduje się wykonanie następujących robót:

- Ukształtowanie korpusu drogowego o szerokości korony 7,0 m z gruntu pozyskanego z dokopu z koncesjonowanej kopalni kruszywa.
- Wykonanie podbudowy gr. 15 cm z kruszywa łamanego 0/31,5 mm kategorii C50/30.
- Wykonanie nawierzchni jezdni grubości 17 cm z betonu cementowego C30/37.
- Wykonanie nawierzchni poboczy gr. 12 cm z kruszywa naturalnego 0/16 mm .
- Przebudowę istniejących wjazdów na posesję i zjazdów gospodarczych na nawierzchnię ulepszoną o konstrukcji jak dla jezdni zasadniczej w granicach pasa drogowego.
- Poprawę odwodnienia przez ukształtowanie pochyleń poprzecznych jezdni umożliwiających naturalny odpływ wód na teren przyległych użytków rolnych i pastwisk.
- Budowę prawostronnej zatoki autobusowej w m. Skowronki.
- Budowę kanału technologicznego w pasie drogowym dróg gminnych na długości 2,4 km.

Podstawowe parametry projektowanej przebudowy:

- Klasa techniczna drogi – L
- Prędkość do projektowania – 60 km/h
- Szerokość korony drogi – 7,0 m
- Szerokość jezdni – 5,50 m

- Pochylenia poprzeczne jezdni – 2,0%
- Szerokość poboczy z kruszywa – 2 x 0,75 m
- Kategoria ruchu – KR2
- Nawierzchnia jezdni i zjazdów – beton cementowy C30/37
- Droga jednojezdniowa o dwóch pasach ruchu – 2 x 2, 75 m
- Pochylenie skarp nasypów i wykopów – 1:1,5
- Spadek poboczy z kruszywa mineralnego – 6,0%

5.2 Racjonalny wariant alternatywny

Rozważanym wariantem alternatywnym może być budowa odcinków dróg gminnych bez wykonywania kanału technologicznego na całej długości trasy lub ograniczenie jego długości do niezbędnego minimum.

Za odstępstwem od wykonania kanału technologicznego na całej długości przebudowy odcinków dróg gminnych przemawia fakt, że wzdłuż drogi gminnej Nr 141040N istnieje już sieć światłowodowa. Na zakończeniu drogi gminnej nr 141054N także występuje sieć światłowodowa zlokalizowana wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 655. Stan ten daje podstawę do ubiegania się o odstępstwo w zakresie wykonywania kanału technologicznego przynajmniej w zakresie jego skróconej wersji. Ze względów ekonomicznych uzasadnione jest wykonanie kanału technologicznego od zabudowy w miejscowości Skowronki w kierunku połączenia z istniejącą siecią światłowodową wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 655 lub alternatywnie połączenie tej zabudowy kanałem technologicznym do sieci światłowodowej zlokalizowanej wzdłuż drogi gminnej Nr 141040N. Takie rozwiązanie pozwoliłoby na skrócenie długości kanału technologicznego do 0,4 km lub 1,0 km.

Na takie rozwiązanie wymagana jest zgoda Ministerstwa Cyfryzacji na odstępstwo w tym zakresie na wniosek złożony przez zarządcę drogi. Decyzja o wystąpieniu z ewentualnym wnioskiem zależy od inwestora tj. Gminy Olecko.

5.3 Wariant zerowy

Wariant zerowy, a więc brak realizacji przedmiotowej inwestycji, oznaczać będzie brak możliwości poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poziomu komfortu uczestników ruchu drogowego. Do mankamentów istniejącego stanu ww. dróg gminnych na projektowanym odcinku należy zaliczyć:

- dalsze prowadzenie ruchu ciężarowego przez Osiedle Lesk,
- nieodpowiedni charakter nawierzchni do aktualnych oczekiwań użytkowników,
- znaczne stałe nakłady finansowe na utrzymanie nawierzchni,
- destrukcyjny wpływ nawierzchni na trwałość pojazdów,
- ograniczenie możliwości rozwojowych zabudowy mieszkaniowej wzdłuż przedmiotowych dróg.

5.4 Porównanie proponowanych wariantów

Racjonalny wariant alternatywny w porównaniu z wariantem wnioskodawcy zakłada budowę kanału technologicznego w ograniczonym racjonalnie zakresie w sposób wyczerpujący spełniający funkcje do jakich jest przewidywany. Przyjęcie tego wariantu mogłoby powodować skrócenie trasy kanału technologicznego (o 2,0 km lub 1,4 km) a tym samym ograniczenie kosztów przebudowy w przypadku uzyskania pozytywnej decyzji Ministerstwa Cyfryzacji na ewentualne odstępstwo. Podjęcie takich starań na obecnym etapie jest możliwe i wydaje się uzasadnione.

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

Faza realizacji

Wykorzystanie energii, paliw i materiałów będzie miało charakter przejściowy i ograniczony głównie do fazy wykonawczej planowanej inwestycji. Zużycie energii i paliw w fazie realizacji planowanej inwestycji będzie wykorzystywane wyłącznie na potrzeby maszyn oraz pracowników pracujących przy przebudowie projektowanych dróg.

Planuje się wykorzystanie następujących surowców, materiałów oraz paliw:

- Mieszanka betonu cementowego C30/37 – ok. 2 430 m³;
- Mieszanka kruszywa łamanego – 2 300 m³;
- Krawężniki betonowe – 200 m;
- Obrzeża betonowe – 30 m;
- Kostka betonowa – ok. 90 m²;
- Słupki stalowe i tarcze znaków drogowych – ok. 26 szt;
- Woda do celów technologicznych oraz do celów socjalnych w minimalnym zakresie;
- Olej napędowy i energia elektryczna na cele maszyn budowlanych.

W ramach wykonywania robót nie wystąpią odpady ani opakowania podlegające utylizacji, poza odpadami socjalnymi. Materiały masowe w postaci kruszywa i mieszanki betonu cementowego dostarczane będą do wbudowania samochodami samowładowymi bez opakowania. Na czas transportu powyższe materiały zabezpieczone będą plandekami zapobiegającymi pyleniu materiałów.

Dla realizacji przedsięwzięcia niezbędne będzie wykorzystanie zasobów naturalnych w postaci dostępnych złóż kruszyw eksploatowanych na podstawie udzielonych koncesji jako element składowy mieszanki betonowej i mieszanki kruszywowej do wykonania podbudowy. Ukształtowanie korpusu drogowego przewidziane jest z wykorzystania gruntów pozyskanych z wykopów w całości uzupełnionych o grunty pozyskane ze złóż kruszywa. Orientacyjna ilość gruntu z wykopów wykorzystanego do realizacji przedsięwzięcia wyniesie około 1000 m³, natomiast objętość gruntu ze złóż kruszywa oceniana jest na około 2 500 m³.

Przebudowa projektowanych dróg i nie spowoduje wytworzenia odpadów stanowiących zagrożenie dla środowiska i wymagających specjalistycznej utylizacji.

Faza eksploatacji

Eksploatacja omawianej inwestycji wymagała będzie wykorzystania przede wszystkim materiałów do bieżącego utrzymania omawianych dróg w postaci wody do mycia znaków, soli drogowej i piasku do łagodzenia śliskości zimowej.

Faza likwidacji

Likwidacja planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązała głównie z wytworzeniem znacznej ilości odpadów z prac rozbiórkowych oraz zapotrzebowaniem na energię elektryczną i olej napędowy na potrzebę sprzętu budowlanego, jak również wody na potrzebę rozbiórki powstałej nawierzchni oraz pracujących osób.

7. Rozwiązania chroniące środowisko

Faza realizacji

W związku z wystąpieniem okresowych uciążliwości w trakcie realizacji prac budowlanych zastosowane zostaną następujące rozwiązania w celu ich ograniczenia:

- Selektywna zbiórka odpadów.
- Poddanie wyselekcjonowanych frakcji odpadów odzyskowi.
- Zagospodarowanie odpadów zgodnie z ustawą o odpadach i przepisami prawa miejscowego.
- Wyznaczenie miejsc składowania materiałów potrzebnych do realizacji prac budowlanych w miejscach zapobiegających przedostawaniu się zanieczyszczeń do środowiska gruntowego lub wodnego.
- Wykorzystanie pozyskanych w toku budowy mas ziemnych do wykorzystania na miejscu dla ukształtowania terenu, a humusu do ukształtowania terenów zielonych.
- Ograniczenie wpływu hałasu emitowanego przy budowie przez ograniczenie robót do pory dziennej w godzinach 6:00 - 22:00.
- Organizacja zaplecza produkcyjnego poza terenem budowy.
- Lokalizacja toalety przenośnej typu TOI – TOI na obszarze budowy.
- Korzystanie w czasie budowy z mieszanek betonu cementowego dowożonej z wytwórni poza terenem budowy.
- Zadrzewienia nieobjęte wycinką z uwagi na lokalizacje i charakter robót nie będą narażone na uszkodzenia w stopniu większym niż przez obecny ruch drogowy.
- Ograniczenie ilości jednostek sprzętowych na terenie budowy do niezbędnego minimum: kilka jednostek sprzętowych typu koparka, ładowarka, walec stalowy lub ogumiony. Nie jest wymagane tworzenie bazy materiałowej. Materiały przewidziane do wbudowania, tj. kruszywo, mieszanka betonu cementowego, dostarczane będą bezpośrednio na budowę w miejsce ich wbudowania. Tankowanie jednostek transportowych zorganizowane będzie w macierzystych bazach sprzętowych wykonawcy robót. Może występować sporadyczne tankowanie olejem napędowym jednostek sprzętowych (walce, rozkładarka mieszanki betonu cementowego) w miejscu ich postoju, czyli na posesji gospodarstw rolnych w miejscach uzgodnionych z właścicielami na utwardzonych miejscach zabezpieczających przenikanie materiałów ropopochodnych do gruntu.
- Przestrzegane będą procedury by nie dopuścić do zanieczyszczenia wody i gruntu chemikaliami, rozpuszczalnikami, olejami itp. Teren budowy zostanie wyposażony w środki umożliwiające szybkie zebranie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

W celu utrzymania właściwego poziomu akustycznego na terenie budowy maszyny oraz inne urządzenia techniczne powinny być:

- utrzymywane w stanie zapewniającym ich odpowiednią sprawność,
- stosowane wyłącznie do prac, do jakich zostały przeznaczone,
- obsługiwane przez przeszkolone osoby,
- chronione przed przeciążaniem ponad dopuszczalne obciążenie robocze,
- wyposażone w instrukcje bezpiecznej obsługi i konserwacji,
- urządzenia pracujące na budowie będą spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. 2005. Nr 263, poz. 2202 ze zm.).

Faza eksploatacji

Eksploatacja omawianej inwestycji nie będzie wymagała wykorzystania wody, surowców, paliw oraz materiałów poza materiałami wykorzystywanymi do bieżącego utrzymania dróg gminnych. Dlatego też nie przewiduje się stosowania specjalnych rozwiązań chroniących środowisko. Zaleca się przede wszystkim minimalizację zużycia chlorku sodu do odładzania nawierzchni w ilości adekwatnej do standardu zimowego utrzymania dla dróg gminnych.

Faza likwidacji

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.

W przypadku prawidłowego funkcjonowania przedmiotowej inwestycji, zakładając utrzymanie projektowanych dróg we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość ich wieloletniego wykorzystania. W związku z powyższym rozpatrywanie likwidacji przedmiotowej inwestycji nie jest uzasadnione.

8. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Faza realizacji

Realizacja przedmiotowej inwestycji powodować będzie wytworzenie nieznacznej ilości odpadów powstałych w trakcie wykonywania prac rozbiórkowych i przygotowawczych.

- odpady z usuwania zakrzaczeń pasa drogowego z orientacyjnej powierzchni 8 000 m² w ilości około 160 mp,
- humus, darnina i grunty organiczne w ilości szacunkowej około 1600 m³.

Gałęzie z usuniętych drzew i krzewów będą możliwe do wykorzystania po rozdrobieniu na zrąbki rębakiem na biomasę do zasilania kotłowni przystosowanej do tego typu paliwa.

Grunty organiczne mogą zostać przeznaczone do wykorzystania na zahumusowanie skarp korpusu drogowego, a nadmiar np. do rekultywacji odcinków istniejących dróg poza granicami pasa drogowego.

Materiały masowe w postaci kruszywa i mieszanki betonu cementowego dostarczane będą do wbudowania samochodami samowyładowczymi bez opakowania. Na czas transportu powyższe materiały zabezpieczone będą plandekami zapobiegającymi pyleniu materiałów.

Powyższe odpady należy zakwalifikować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. 2020, poz. 10). do grupy 17 – Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych), do podgrup:

- 17 02 01 – Drewno,
- 17 05 04 – Gleba i ziemia w tym kamienie inne niż w 17 05 03.

Dodatkowo powstawać mogą niewielkie ilości odpadów z podgrupy 17 09 – inne odpady z budowy, remontów i demontażu.

Ww. odpady nie są odpadami należącymi do grupy odpadów niebezpiecznych.

Dodatkowo realizacja planowanej inwestycji w niewielkim stopniu przyczynić się może do lokalnego zwiększenia zanieczyszczenia powietrza. Związane to będzie z emisją spalin z maszyn

budowlanych oraz środków transportu oraz hałasu. Oddziaływanie to będzie jednak miało charakter przejściowy, punktowy oraz krótkotrwały. Nie spowoduje to powstania trwałych zmian o charakterze ponadnormatywnym.

Praca maszyn budowlanych zawsze może się wiązać z ryzykiem powstania awarii, podczas których może dojść do bezpośredniego zanieczyszczenia gruntu olejami i/lub substancjami ropopochodnymi. W takich przypadkach, zawsze o charakterze krótkookresowym, do środowiska mogą przedostać się tylko niewielkie ilości zanieczyszczeń, a przestrzenny zasięg należy traktować, jako punktowy, niemający większego znaczenia dla lokalnego środowiska przyrodniczego. Ponadto dzięki stosowaniu maszyn, urządzeń i sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym, wyposażonych w wymagane atesty oraz prowadzeniu prac konserwacyjnych i napraw pracującego sprzętu poza terenem budowy, sytuacje te zdarzać się mogą wyjątkowo incydentalnie.

Dzięki zastosowaniu sanitariatów typu TOI – TOI ze szczelnymi zbiornikami nie istnieje ryzyko powstania niebezpieczeństwa zanieczyszczenia wód ściekami sanitarnymi.

Sposób odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z terenu przedmiotowych dróg gminnych nie ulegnie zasadniczej zmianie w odniesieniu do stanu istniejącego. Istniejące odwodnienie (oraz projektowane po przebudowie) odbywa się powierzchniowo przez trawiaste powierzchnie pasa drogowego i skarp korpusu drogowego na użytki zielone w znacznym stopniu absorbujących wody opadowe pełniące jednocześnie rolę zbiorników retencyjnych i odparowujących dla wód opadowych.

Powierzchnia zlewni obecna i po przebudowie zmieni się jedynie w zakresie wzrostu nawierzchni twardej z betonu cementowego i redukcji nawierzchni z pospółki.

- Nawierzchnia betonowa – 14 300 m².
- Pobocza z kruszywa mineralnego – 3 600 m².
- Tereny zielone – 20 950 m².

Powierzchnia zredukowana zlewni orientacyjnie wyniesie około 1,45 ha co przy średniej wartości opadów około 600 mm/rok stanowi około 8 700 m³ odpływu z terenu całego odcinka omawianych dróg gminnych objętego projektem przebudowy.

Prognozuje się, że oddziaływanie planowanej inwestycji w trakcie jej realizacji zamknie się w obrębie poszerzonego pasa drogowego dróg gminnych Nr 141040N i Nr 141054N.

Faza eksploatacji

Eksploatacja planowanej inwestycji będzie powodowała wprowadzenia do środowiska niewielkiej ilości odpadów (kilka Mg/rok) w postaci piasku pozostałego po akcji zimowej; kod odpadu: 20 03 03 – Odpady z czyszczenia ulic i placów. Odpady te nie są odpadami należącymi do grupy odpadów niebezpiecznych.

Realizacja inwestycji skutkująca poprawą stanu nawierzchni docelowo wpłynie na obniżenie poziomu emisji hałasu, spalin i zapylenia w długofalowym okresie eksploatacyjnym.

Z uwagi na lokalny ruch pojazdów silnikowych, związany głównie z dojazdem do posesji mieszkalnych zamawiający nie dysponuje pomiarami natężenia ruchu na przedmiotowych drogach.

Działania producentów samochodów w zakresie zaostrzenia norm dopuszczających emisje tlenków węgla i azotu do atmosfery spowodują, że sytuacja w tym zakresie nie powinna ulec pogorszeniu. Istniejące i prognozowane natężenie ruchu na odcinkach dróg gminnych jest względnie niewielkie i nie niesie zagrożeń nadmiernej emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Przebudowa przedmiotowych odcinków dróg gminnych umożliwi skierowanie obecnego ruchu ciężarowego prowadzonego po nawierzchni twardej przez Osiedle Lesk od drogi wojewódzkiej Nr 655 w m. Olecko projektowaną trasą omijającą obszary zabudowy mieszkaniowej Osiedla Lesk. Przewiduje się wzrost ruchu samochodowego zwłaszcza ciężarowego na odcinkach dróg objętych

opracowaniem wskutek przejścia ruchu w obrębie zabudowy mieszkaniowej Osiedla Lesk co będzie skutkowało pozytywnym wpływem na warunki egzystencji mieszkańców.

W fazie eksploatacji omawianych dróg źródłem hałasu zawsze będzie ruch drogowy. Poprawa stanu nawierzchni i zwiększenie płynności ruchu przez zaprojektowanie nowej gładkiej nawierzchni pozwoli na ograniczenie go do dopuszczalnych granic.

Faza likwidacji

Likwidacja analizowanej inwestycji – hipotetyczna, polegałaby na pracach rozbiórkowych powstałej nawierzchni analizowanych dróg. W wyniku jej rozbiórki powstaną przede wszystkim odpady budowlane. Powstałe odpady powinny być zbierane w sposób selektywny i mogą być poddane recyklingowi poprzez pokruszenie i ponowne wbudowanie w konstrukcję dróg w warstwy podbudowy.

W wyniku likwidacji omawianej inwestycji powstawać będą również hałas oraz niewielkie zanieczyszczenia powietrza powstałe na skutek spalania paliw przez maszyny i środki transportu. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe oraz wybitnie lokalne. Nie przewiduje się by tego typu zanieczyszczenia mogły istotnie wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Omawiane przedsięwzięcie znajduje się w odległości w linii prostej ok 37 km od granicy z Obwodem Kaliningradzkim. Ze względu na charakter planowanej inwestycji oraz znaczną odległość nie stwierdza się wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym. W analizowanym przypadku postępowanie w sprawie oceny oddziaływań transgranicznych na środowisko nie jest wymagane.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia i różnorodność biologiczna

10.1 Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Zgodnie z zapisami art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody formami ochrony przyrody są:

- Parki narodowe,
- Rezerваты przyrody,
- Parki Krajobrazowe,
- Obszary Chronionego Krajobrazu (OChK),
- Obszary natura 2000,
- Pomniki przyrody,
- Stanowiska dokumentacyjne,
- Użytki ekologiczne,
- Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- Ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich.

Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich jest to obszar powołany Rozporządzeniem Nr 139 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich (Dz. Urz. Woj. Warm. – Maz. 2008. Nr 178, poz. 2621). Posiada powierzchnię 10 521,3 ha.

Ustalenia dotyczące czynnej ochrony nieleśnych ekosystemów lądowych Obszaru:

- 1) przeciwdziałanie zarastaniu łąk, pastwisk i torfowisk poprzez koszenie i wypas, a także mechaniczne usuwanie samosiewów drzew i krzewów na terenach otwartych, a w razie konieczności także karczowanie z usunięciem biomasy z pozostawieniem kęp drzew i krzewów;
- 2) propagowanie wśród rolników działań zmierzających do utrzymania trwałych użytków zielonych w ramach zwykłej, dobrej praktyki rolniczej, a także Krajowego Programu Rolnośrodowiskowego – zgodnie z wymogami zbiorowisk łąkowych; propagowanie dominacji gospodarstw prowadzących produkcję mieszaną, w tym preferowanie hodowli bydła opartej o naturalny wypas metodą pastwiskową; zalecana jest ochrona i hodowla lokalnych starych odmian drzew i krzewów owocowych oraz ras zwierząt; promowanie agroturystyki i rolnictwa ekologicznego;
- 3) maksymalne ograniczanie zmiany użytków zielonych na grunty orne; niedopuszczanie do przeorywania użytków zielonych; propagowanie powrotu do użytkowania łąkowego gruntów wykorzystywanych dotychczas jako rolne wzdłuż rowów i lokalnych obniżień terenowych;
- 4) preferowanie ochrony roślin metodami biologicznymi;
- 5) ochrona zieleni wiejskiej: zadrzewień, zakrzewień, parków wiejskich, oraz kształtowanie zróżnicowanego krajobrazu rolniczego poprzez ochronę istniejących oraz formowanie nowych zadrzewień śródpolnych i przydrożnych;
- 6) zachowanie śródpolnych torfowisk, zabagnień, podmokłości oraz oczek wodnych;
- 7) melioracje odwadniające, w tym regulowanie odpływu wody z sieci rowów, dopuszczalne tylko w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, jednak z bezwzględnym zachowaniem w stanie nienaruszonym terenów podmokłych, w tym torfowisk i obszarów wodno – błotnych oraz obszarów źródliskowych cieków;
- 8) eliminowanie nielegalnego eksploataowania surowców mineralnych oraz rekultywacja terenów powyrobiskowych; w szczególnych przypadkach, gdy w wyrobisku ukształtowały się właściwe biocenozy wzbogacające lokalną różnorodność biologiczną, przeprowadzenie rekultywacji nie jest wskazane, zalecane jest podjęcie działań ochronnych w celu ich zachowania;
- 9) utrzymywanie i w razie konieczności odtwarzanie lokalnych i regionalnych korytarzy ekologicznych;
- 10) prowadzenie racjonalnej gospodarki łowieckiej, m.in. poprzez dostosowanie liczebności populacji zwierząt łownych związanych z ekosystemami otwartymi do warunków środowiskowych;
- 11) melioracje nawadniające zalecane są w przypadku stwierdzonego niekorzystnego dla racjonalnej gospodarki rolnej obniżenia poziomu wód gruntowych.

Na Obszarze wprowadza się 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 (Dz. U. 2008. Nr 25, poz. 150, ze 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 rybactwa;
 - 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 rybackiej.

Zakazy, o których mowa nie dotyczą:

- 1) wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa;
- 2) prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym;
- 3) realizacji inwestycji celu publicznego.

Przedmiotowa inwestycja należy do inwestycji celu publicznego, w związku z powyższym zakazy obowiązujące na terenie OChK Jezior Oleckich nie dotyczą planowanej inwestycji.

Pozostałymi formami ochrony przyrody spośród wymienionych w art. 6 ust. 1 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, położonymi w promieniu ok. 5 km od planowanej inwestycji są:

Parki Narodowe

W promieniu 5 km od miejsca planowanej inwestycji nie występują parki narodowe.

Rezerваты Przyrody

W promieniu 5 km od miejsca planowanej inwestycji nie występują rezerваты.

Parki Krajobrazowe

W promieniu 5 km od miejsca planowanej inwestycji nie występują parki krajobrazowe.

Obszary Chronionego Krajobrazu

- OChK Doliny Legi – obszar odległy o około 3,1 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem Nr 155 Wojewody Warmińsko - Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Legi (Dz. Urz. Woj. Warm. - Maz. 2008. Nr 12057, poz. 3106).
- OChK Pojezierza Etckiego – obszar odległy o około 4,6 km od planowanej inwestycji. Powołany Uchwałą Nr VII/126/11 Sejmiku Województwa Warmińsko – Mazurskiego z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Etckiego (Dz. Urz. Woj. Warm. – Maz. 2011. poz. 1295).

Obszary Natura 2000

W promieniu 5 km od miejsca planowanej inwestycji nie występują obszary Natura 2000.

Pomniki przyrody

Najbliżej położonymi od miejsca planowanej inwestycji pomnikami przyrody są:

- Dąb szypułkowy *Quercus robur* Mieszko rosnący przy polnej drodze na nasypie dawnej kolei wąskotorowej w Kukowie – oddalony o ok. 1,9 km od planowanej inwestycji;
- Dęby Zygmunta – grupa 2 drzew gatunku dąb szypułkowy *Quercus robur* o wysokości 23 i 24 m i pierśnicy 102 i 112 cm – oddalone o ok. 2,4 km od planowanej inwestycji;
- Dąb szypułkowy *Quercus robur* Kazimierz o wysokości 23 m i obwodzie pnia wynoszącym 550 cm – oddalony o ok. 2,5 km od planowanej inwestycji;
- Modrzew europejski *Larix decidua* Henryk – oddalony o ok. 2,9 km od planowanej inwestycji;
- Sosny Elżbietki – grupa 5 drzew gatunku sosna wejmutka *Pinus strobus* – oddalone o ok. 3 km od planowanej inwestycji;
- Dąb szypułkowy *Quercus robur* Bolesław o wysokości 2 km i obwodzie pnia wynoszącym 278 cm – oddalony o ok. 3,4 km od planowanej inwestycji;
- Świerk pospolity *Picea abies* Marian – oddalony o ok. 4,7 km od planowanej inwestycji;
- Lipa drobnolistna *Tilia mordata* Baśka o wysokości 5 km i obwodzie pnia wynoszącym 275 cm – oddalona o ok. 6 km od planowanej inwestycji.

Stanowiska dokumentacyjne

W promieniu 5 km od miejsca planowanej inwestycji nie występują stanowiska dokumentacyjne.

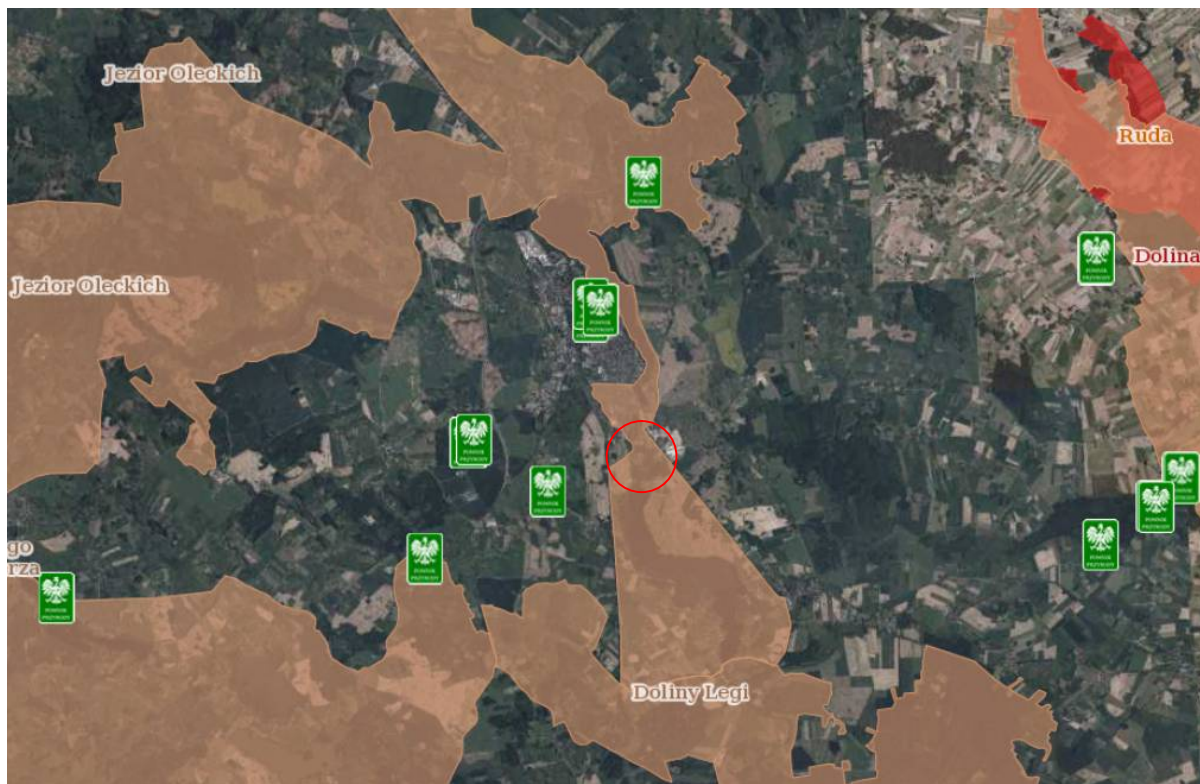
Użytki ekologiczne

- Użytek ekologiczny Długi Mostek – oddalony o ok. 2,5 km od planowanej inwestycji. Powołany Rozporządzeniem Nr 52 Wojewody Warmińsko - Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2006 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego (Dz. Urz. Woj. Warm. – Maz. 2007. Nr 1, poz. 1). Celem ochrony tego użytku ekologicznego jest zachowanie walorów zatoki jeziora Oleckie Wielkie wraz z pasem roślinności szuwarowej stanowiącej miejsce przebywania i lęgów ptaków wodno – błotnych oraz miejsca tarliskowe ryb.

Zespoły Przyrodniczo-Krajobrazowe

W promieniu 5 km od miejsca planowanej inwestycji nie występują Zespoły Przyrodniczo – Krajobrazowe.

Poniższa mapa przedstawia lokalizację inwestycji względem sąsiadujących obszarów chronionych.

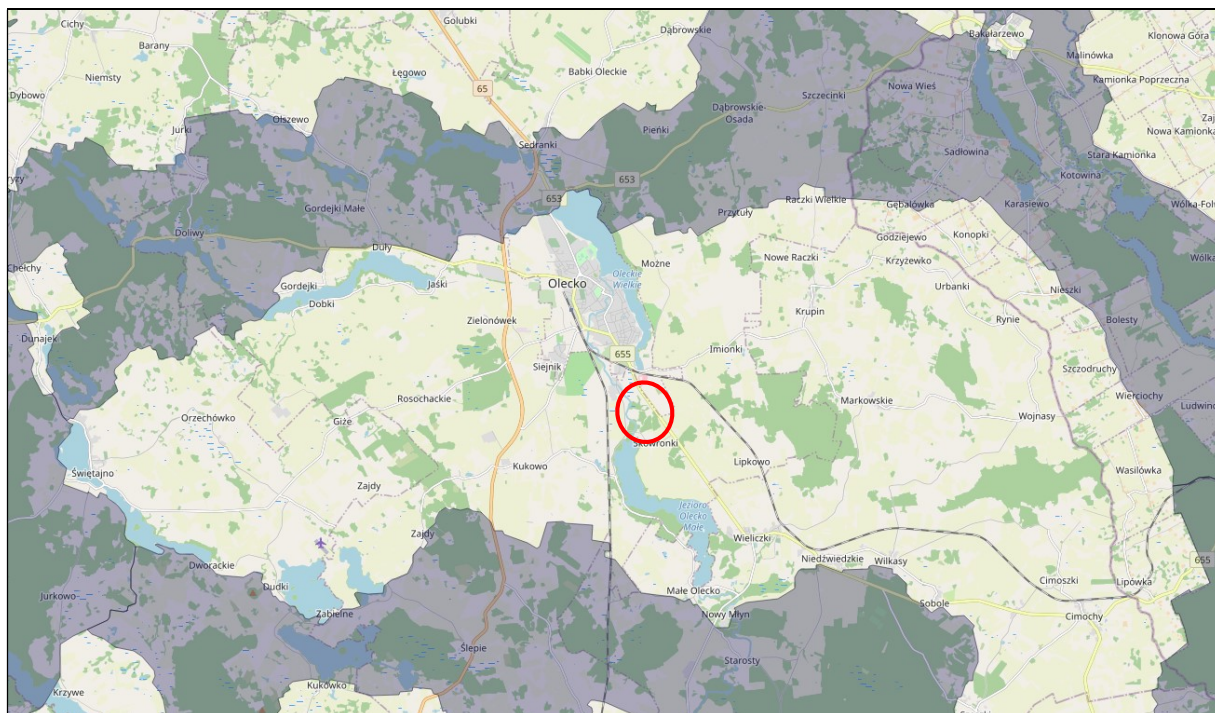


Rycina 3 Lokalizacja inwestycji względem sąsiadujących obszarów chronionych (Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl).

10.2 Korytarze ekologiczne

Planowane do przebudowy drogi nie znajdują się na obszarach korytarzy ekologicznych. W odległości ok. 2,4 km na południe biegnie korytarz ekologiczny Pojezierze Etckie KPn-1D, ok. 3,7 km na w północ biegnie korytarz ekologiczny Dolina Rospudy KPn-4B. Wszystkie ww. korytarze wchodzą w skład Korytarza Północnego (KPn) – jednego z najistotniejszych dla migracji zwierząt korytarzy w Polsce.

Planowana inwestycja polega na przebudowie odcinków gminnych dróg o łącznej długości 2,427 km, jest to inwestycja o niewielkiej skali. Nie przewiduje się zakłócenia funkcjonowania siedlisk i regionów przyrodniczych połączonych poprzez istnienie ww. korytarzy ekologicznych. Realizacja, eksploatacja i likwidacja analizowanej inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na łączność ekologiczną ww. korytarzy ekologicznych.



Rycina 4 Lokalizacja inwestycji względem sąsiadujących korytarzy ekologicznych (Źródło: mapa.korytarze.pl).

10.3 Różnorodność biologiczna

Zgodnie z Konwencją o różnorodności biologicznej różnorodność biologiczna to zróżnicowanie wszystkich żywych organizmów występujących na Ziemi w ekosystemach lądowych, morskich i słodkowodnych oraz w zespołach ekologicznych, których są częścią. Dotyczy ona różnorodności w obrębie gatunku (różnorodność genetyczna), pomiędzy gatunkami oraz różnorodności ekosystemów. Bioróżnorodność jest często stosowanym określeniem dla sumy gatunków lub ekosystemów analizowanych lub porównywanych obszarów.

W celu określenia różnorodności biologicznej obszaru planowanej inwestycji odbyto wizję terenową analizowanego terenu. W wyniku przeprowadzonej wizyty określono, że analizowany teren to istniejące drogi gminne. W sąsiedztwie planowanej inwestycji występują przede wszystkim pola uprawne oraz nieużytki i zabudowa mieszkaniowa. Na obszarach tych nie odnotowano siedlisk z załącznika I i II oraz roślin i zwierząt objętych ochroną.

W związku z realizacją planowanej inwestycji nie ulegnie zmianie sposób użytkowania analizowanego obszaru. Nie zwiększy się wielkość zajętego terenu, tym samym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła faktycznie negatywnie oddziaływać na różnorodność biologiczną tego obszaru.

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**

Oddziaływania skumulowane są wynikiem nakładania się na siebie oddziaływań analizowanego przedsięwzięcia z wpływem na środowisko istniejących i projektowanych inwestycji. Inwestycje, których oddziaływania mogą się wzajemnie kumulować to w szczególności istniejące i projektowane do przebudowy bądź budowy drogi. Na obszarze realizacji przedsięwzięcia nie zidentyfikowano innych przedsięwzięć o potencjalnych oddziaływań kumulujących się z planowanym przedsięwzięciem.

Planowane przedsięwzięcie ma za zadanie poprawę stanu technicznego analizowanych dróg gminnych i warunków ich eksploatacji. Z uwagi na liniowy charakter przedsięwzięcia nie wystąpi kumulacja oddziaływań na środowisko.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Analizowane przedsięwzięcie nie kwalifikuje się jako źródło potencjalnego wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ochrony środowiska. Poważnymi awariami w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2021, poz. 1973 ze zm.) są zdarzenia, w szczególności emisje, pożary lub eksplozje, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

13. Oddziaływanie na klimat i adaptacja do zmian klimatu

Faza realizacji

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie dróg gminnych nr 141054N oraz nr 141040N może potencjalnie wpływać na klimat przede wszystkim podczas etapu jej realizacji w związku z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Do budowy analizowanej inwestycji wykorzystywać się będzie jednocześnie kilka maszyn budowlanych. Jednak praca kilku maszyn może być porównywalna z pracą maszyn rolniczych na tym obszarze w okresie prac agrotechnicznych. 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 i maszyn znajdujących się w przyległych nieruchomościach i ruchu kołowego po drodze wojewódzkiej nr 655, na skrzyżowaniu z którą kończy się planowana inwestycja. Nie przewiduje się, by w wyniku prowadzenia prac budowlanych w obrębie omawianego obszaru mogły powstać nadmierne skażenia powietrza, co skutkowało mogłoby potencjalnymi zmianami klimatu.

Faza eksploatacji

Eksploatacja planowanej inwestycji nie wpłynie na wykorzystanie z zasobów nieodnawialnych surowców energetycznych i nie będzie powodować degradacji środowiska związanej z ich eksploatacją. Zmiana istniejącej nawierzchni z kruszywa mineralnego na nawierzchnię z betonu cementowego będzie skutkować okresowym wzrostem temperatury przy nawierzchni o ok. 2 – 3°C.

Ponadto wykonanie szczelnej nawierzchni jezdni na szerokości 5,5 m skutkowało będzie zwiększonym odpływem wód opadowych z jezdni na przyległy teren co wpłynie na zwiększenie wilgotności w otoczeniu omawianych dróg i poprawę warunków wegetacji roślin. Wpływ powyższych zmian będzie śladowy z uwagi na skalę przedsięwzięcia i wprowadzone zmiany w środowisku w odniesieniu do stanu istniejącego. Tym samym eksploatacja ww. inwestycji nie przyczyni się do zmiany warunków klimatycznych rozpatrywanego obszaru.

Faza likwidacji

Oddziaływania na etapie likwidacji analizowanej inwestycji będą zbliżone do oddziaływań w trakcie jej budowy. Likwidacja planowanego przedsięwzięcia – hipotetyczna – spowodowałaby głównie powstaniem odpadów z prac rozbiórkowych powstałej nawierzchni, co skutkowało by 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 przedmiotowych dróg we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość ich 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.

14. Przewidywana ilość i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Faza realizacji

Gospodarka odpadami powstającymi w czasie realizacji przedsięwzięcia będzie odbywać się zgodnie z przepisami w zakresie gospodarowania odpadami, a w szczególności z przepisami Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (Dz. U. 2022, poz. 699 ze zm.).

Na terenie inwestycji nie będą występowały składowiska odpadów w rozumieniu ustawy o odpadach. Odpady wytwarzane na terenie inwestycji będą podlegały ewidencji ilościowej i jakościowej.

Powstałe odpady będą wstępnie segregowane i magazynowane w obrębie placu budowy na wyznaczonym, odpowiednio zabezpieczonym w tym celu terenie. Przez magazynowanie odpadów, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach rozumie się:

- wstępne magazynowanie odpadów przez ich wytwórcę,
- tymczasowe magazynowanie odpadów przez prowadzącego zbieranie odpadów,
- magazynowanie odpadów przez prowadzącego przetwarzanie odpadów.

Odpady, które zostaną wytworzone na etapie realizacji inwestycji są charakterystyczne dla prac budowlanych. Odpady te, zgodnie z klasyfikacją zawartą w katalogu odpadów, będącym załącznikiem do Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. 2020, poz. 10). do grupy 17 – Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych), do podgrup i rodzajów:

- 17 01 – Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)
 - 17 01 01 – Odpady betonu oraz gruz betonowy z przyczyn technologicznych – ok. 2,0 m³,
- 17 02 – Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych
 - 17 02 01 – Drewno - ok. 160 mp,
- 17 05 – Gleba i ziemia
 - 17 05 04 – Gleba i ziemia w tym kamienie inne niż w 17 05 03 – ok. 1 600 m³,
- 17 09 – inne odpady z budowy, remontów i demontażu (minimalne ilości do 1 Mg betonu cementowego z połączeń roboczych przy wykonywaniu nawierzchni).

Wykonawca robót powinien pamiętać, iż zgodnie z wymogami ustawy o odpadach:

- Odpady powinny być w pierwszej kolejności poddawane odzyskowi lub unieszkodliwiane w miejscu ich powstawania. W sytuacji, kiedy warunek ten nie jest możliwy do spełnienia, odpady powinny być przekazywane do najbliższej położonych miejsc, gdzie jedna z wymienionych czynności może być przeprowadzona.
- Odpady powinny być zbierane w sposób selektywny.
- Unieszkodliwianiu poddaje się te odpady, z których uprzednio wysegregowano odpady nadające się do odzysku.

- Wytwórca odpadów może zlecić wykonanie obowiązku gospodarowania odpadami innemu posiadaczowi odpadów, ale przekazywać odpady można wyłącznie podmiotom, które uzyskały zezwolenie organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami.

Magazynowane odpady będą sukcesywnie przekazywane do odzysku, unieszkodliwiania lub docelowego składowania. Odpady będą przewożone do koncesjonowanego odbiorcy posiadającego stosowne zezwolenie na ich odbiór, transport i unieszkodliwienie. Przewóz będzie odbywał się samochodami posiadającymi odpowiednie zabezpieczenie przewożonego materiału. Transport odpadów realizowany będzie przez firmy podwykonawcze posiadające odpowiednie zezwolenia.

W trakcie realizacji robót budowlanych teren inwestycji będzie na bieżąco porządkowany ze szczególnym uwzględnieniem materiałów mogących wpłynąć negatywnie na otaczający teren (materiały pędne, smary i opakowania po nich). Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren zostanie uprzątnięty.

Podsumowując, przy zastosowaniu ww. zaleceń realizacja planowanej inwestycji oraz powstałe w jej wyniku odpady nie powinny negatywnie oddziaływać na środowisko.

Faza eksploatacji

Jedynym źródłem powstających odpadów w trakcie eksploatacji planowanej inwestycji będzie piasek pozostały po akcji zimowego utrzymania przedmiotowych dróg w wielkości jedynie kilku Mg/rok.

Faza likwidacji

Likwidacja planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązała głównie z wytworzeniem znacznej ilości odpadów z prac rozbiórkowych powstałej nawierzchni, co skutkowałoby dodatkowo lokalnym wzrostem emisji pyłów i gazów oraz hałasu. Wszystkie odpady powstałe podczas likwidacji omawianego przedsięwzięcia powinny być zbierane w sposób selektywny, a odzyskane frakcje przekazane odpowiednim podmiotom. Ilość powstałych odpadów odpowiadać będzie ilości materiałów wykorzystanych w trakcie budowy przedmiotowej inwestycji.

W przypadku prawidłowego funkcjonowania przedmiotowej inwestycji, zakładając utrzymanie projektowanych dróg we właściwym stanie technicznym, przewiduje się możliwość ich wieloletniego wykorzystania. W związku z powyższym rozpatrywanie likwidacji przedmiotowej inwestycji nie jest uzasadnione.