

Rol.6220.10.2024

## **DECYZJA**

### **O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust.1 i ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1 pkt 3, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 i art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś, oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego, zwanym dalej Kpa (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Powiatu Łomżyńskiego, reprezentowanego przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży w imieniu, którego działa pełnomocnik p. Rafał Bigda, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia pt. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1911B Rybaki - Drogoszewo na odcinku o długości ok. 2,0 km.” oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Ostrołęce i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łomży

### **STWIERDZAM**

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Jednocześnie ustalam warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Zaplecze budowy zlokalizować poza obszarami leśnymi, w oddaleniu od cieków i zbiorników wodnych.
2. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.
3. Nie składać urobków z wykopów ani innych materiałów i środków chemicznych pod konarami drzew.
4. Podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane.
5. Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
6. Zachować szczególną ostrożność w czasie prac w pobliżu rzeki Ruż, oraz cieku Dopływ spod Gałkówki aby nie dopuścić do zanieczyszczenia wód.
7. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw.
8. Teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów.
9. Odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.



10. Wodę na potrzeby socjalne i do celów technologicznych dostarczać beczkowozami, ewentualnie pobierać z sieci wodociągowej.
11. Wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu lub rowów przydrożnych; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
12. Ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych sanitariatów, nie dopuścić do ich przepełnienia - systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty.
13. Roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
14. Masy bitumiczne na teren przedsięwzięcia dostarczać z wytwórni.
15. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu, zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.

### UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 27.05.2024 r. Zarząd Powiatu Łomżyńskiego, reprezentowany przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży, w imieniu, którego działa pełnomocnik p. Rafał Bigda, wystąpił do Wójta Gminy Miastkowo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia pt. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1911B Rybaki - Drogoszewo na odcinku o długości ok. 2,0 km.”

Zgodnie z art. 108 Kpa wnioskodawca wniósł o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia rygoru natychmiastowej wykonalności.

Nadanie ww. decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności uzasadnione jest w kontekście interesu społecznego. Ranga przedmiotowej inwestycji oraz istniejące warunki i poziom bezpieczeństwa ruchu na drodze uzasadnia, jak najszybsze rozpoczęcie realizacji inwestycji poprzez uzyskanie wszelkich uzgodnień, zezwoleń i pozwoleń, o wystąpieniu których można się ubiegać jedynie posiadając przedmiotową decyzję.

Do wniosku dołączono 4 egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w formie elektronicznej, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar znajdujący się 100 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych, wniosek spełnił wymogi formalne określone w art. 74 ust. 1 ustawy ooś.

Poprzez obwieszczenie z dnia 31.05.2024 r., zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Miastkowo, wywieszone na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Miastkowo oraz w miejscowości Drogoszewo i Rybki, powiadomiono strony podając do publicznej wiadomości informację o wszczęciu postępowania administracyjnego i wystąpieniu do organów opiniujących, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się ze złożonym wnioskiem oraz o możliwości składania ewentualnych uwag i zastrzeżeń. We wskazanym terminie strony nie wniosły uwag, ani zastrzeżeń do przedmiotu postępowania.

Organ prowadzący postępowanie planowane zamierzenie inwestycyjne zakwalifikował do § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.



Uwzględniając regulację wynikającą z art. 74 ust. 3a ustawy ooś organ ustalił strony postępowania, którymi stali się właściciele działek położonych na terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz na obszarze znajdującym się w odległości 100 m od granic tego terenu.

Zgodnie z wymogiem ustawowym w dniu 31.05.2024 r. zwrócono się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Ostrołęce oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łomży o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

W odpowiedzi Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych II w Łomży działając z upoważnienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w piśmie, znak: WSTII.4220.128.2024.WN z dnia 11.06.2024 r. wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Jednocześnie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków:

- zaplecze budowy zlokalizować poza obszarami leśnymi, w oddaleniu od cieków i zbiorników wodnych,
- drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi,
- nie składać urobków z wykopów ani innych materiałów i środków chemicznych pod konarami drzew.

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

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

Organ biorąc pod uwagę usytuowanie planowanego przedsięwzięcia, jego rodzaj i skalę, uznał, że jego eksploatacja nie będzie stanowiła znacznej uciążliwości. Planowane zamierzenie inwestycyjne będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania).

Po przeanalizowaniu całości zgromadzonego materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uznano, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Ostrołęce w piśmie, znak: BS.ZZŚ.4901.167.2024.JT z dnia 13.06.2024 r., (data wpływu 17.06.2024 r.) nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Organ do spraw ocen wodnoprawnych wskazał natomiast na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków:

- podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane,
- materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód,
- zachować szczególną ostrożność w czasie prac w pobliżu rzeki Ruż, oraz cieku Dopływ spod Gałkówki aby nie dopuścić do zanieczyszczenia wód,



- zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażać w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw,
- teren inwestycji wyposażać w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów,
- odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami,
- wodę na potrzeby socjalne i do celów technologicznych dostarczać beczkowozami, ewentualnie pobierać z sieci wodociągowej,
- wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu lub rowów przydrożnych; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód,
- ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych sanitariatów, nie dopuścić do ich przepełnienia (systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty),
- roboty ziemne prowadzić w sposób nienaruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne,
- masy bitumiczne na teren przedsięwzięcia dostarczać z wytwórni,
- w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.

Zdaniem organu planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górkimi. Przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujść rzek. Znajduje się także poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami przylegającymi do jezior.

Według karty informacyjnej przedsięwzięcia na wnioskowanym terenie pod planowaną inwestycję nie znajdują się i nie są planowane inne przedsięwzięcia, które swym oddziaływaniem mogłyby skumulować się z potencjalnym oddziaływaniem planowanej drogi powiatowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest w obrębie nieudokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 215 Subniecka warszawska.

Inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią zgodnie art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2625 ze zm.).

Organ stwierdził, że po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając planowane rozwiązania chroniące środowisko oraz uwarunkowania wskazane w pkt 1-12 nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w II aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły wprowadzonej rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łomży w piśmie NZ.7040.61.2024 z dnia 17.06.2024 r. – Opinia Nr 82.NZ.2024 po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji także stwierdził, że dla przedsięwzięcia nie istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W ocenie organu sanitarnego przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w niniejszej sprawie nie jest wymagane, gdyż realizacja przedsięwzięcia



w znacznej mierze przyczyni się do poprawy stanu czystości środowiska, zmniejszy się poziom hałasu, zapylenie i emisja spalin oraz nie będzie oddziaływać negatywnie na zdrowie człowieka.

Organ prowadzący postępowanie dokonał wnikliwej analizy zgromadzonych dokumentów uwzględniając uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust.1 ustawy o oś, stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o czym przesądziły poniższe kryteria:

#### **1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:**

a) Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie - planowana inwestycja jest inwestycją celu publicznego polegającą na przebudowie drogi powiatowej nr 1911B Rybaki – Drogoszewo, na odcinku o długości ok 2 km. Przedsięwzięcie położone jest w całości na terenie gminy Miastkowo i realizowane będzie na działkach nr ewidencyjny 572, 569/1, 447 i 458 obręb Drogoszewo. Początek inwestycji przyjęto na granicy działki nr 572 z działką nr 553 w obrębie Drogoszewo, natomiast koniec na wysokości działki nr 459/1 w obrębie Drogoszewo. W stanie istniejącym droga przebiega w sąsiedztwie terenów leśnych, pól uprawnych, łąk oraz zabudowy zagrodowej. Inwestycja w całości zlokalizowana jest w istniejącym pasie drogowym drogi powiatowej.

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej nr 1911B służy do obsługi ruchu lokalnego. Na całym odcinku posiada nawierzchnię z kruszywa szerokości ok. 5,5 – 6,0 m w dostatecznym stanie technicznym. Szerokość pasa drogowego drogi powiatowej nr 1911B na odcinku objętym opracowaniem wynosi od ok. 10,5 m do ok. 12,0 m. Wody opadowe z przyległych pól przepływają przez koronę drogi zgodnie ze spadkami terenu lub odprowadzane są w tereny zielone pasa drogowego.

Szacunkowa powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi ok. 1,2 ha. W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie następujących prac w zakresie branży drogowej: roboty ziemne, wykonanie warstw konstrukcyjnych podbudowy, wykonanie nawierzchni jezdni, poboczy, wykonanie zjazdów na przyległe posesje, remont istniejącego przepustu pod koroną drogi, budowa kanału technologicznego.

Droga powiatowa nr 1911B na odcinku objętym przebudową charakteryzować się będzie następującymi parametrami:

- długość – ok. 2,0 km,
- klasa techniczna drogi – Z (zbiorcza),
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- kategoria ruchu – KR2,
- szerokość jezdni – min. 5,5m,
- szerokość poboczy – min. 0,5 m.

Na terenie budowy nie będzie wytwarzany beton asfaltowy – zostanie on dowieziony z wytwórni. Kruszywo dostarczane będzie z koncesjonowanej kopalni specjalnie do tego przystosowanym oplanowanym pojazdem. Ponadto wystąpi okresowe niewielkie zużycie wody przy wykonywaniu innych prac drogowych.



Przebudowę ciągu drogowego projektuje się w granicach istniejącego pasa drogowego, przy wykorzystaniu naturalnego ukształtowania terenu. Nawierzchnia drogi dowiązana będzie wysokościowo do istniejącego terenu. Odwodnienie drogi zrealizowane będzie powierzchniowo poprzez spływ wód roztopowych i opadowych, zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu i istniejącymi kierunkami spływu wód, poprzez odpowiednie pochylenia poprzeczne i podłużne oraz odprowadzone na teren pasa drogowego i do rowów przydrożnych drogowych i rowu krytego.

b) Powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, 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:

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

c) Różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Teren przedsięwzięcia odznacza się małą różnorodnością biologiczną z uwagi na jego realizację w przeważającej części w obrębie istniejącego pasa drogowego.

Przebudowa drogi wymagać będzie wykorzystania następujących zasobów naturalnych: kruszywa łamanego oraz wody do zagęszczenia podbudowy.

d) Emisji i występowania innych uciążliwości:

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

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie można wykluczyć krótkotrwałego zwiększenia poziomu zanieczyszczeń powietrza spowodowanych pracą sprzętu oraz pojazdów dowożących materiały budowlane. Źródłem emisji niezorganizowanej mogą być:- kurz powstający podczas prac z użyciem mechanicznego sprzętu budowlanego oraz pojazdów dowożących materiały budowlane, - spaliny z pojazdów dowożących materiały budowlane oraz pracujących maszyn drogowych, ulatniające się węglowodory, w trakcie układania nawierzchni z betonu asfaltowego.

W związku z tym w trakcie prowadzenia, w okresie bezdeszczowym, robót związanych z wykonaniem podbudowy, będzie ona zraszana wodą celem wyeliminowania unoszenia się kurzu.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko, w tym w zakresie emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo na teren pasa drogowego i przydrożnych rowów. Realizacja planowanego przedsięwzięcia zwiększy komfort jazdy, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zmniejszy oddziaływanie na środowisko.

Uwzględniając powyższe będą to emisje o zasięgu lokalnym (bez ryzyka transgranicznego oddziaływania), krótkotrwałe i odwracalne, które ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.



Wszystkie odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji będą segregowane i składowane w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywane do odbioru uprawnionym w tym zakresie podmiotom.

Powstające ścieki bytowo-gospodarcze podczas budowy zbierane będą do przenośnych sanitariatów i wywożone przez wyspecjalizowane firmy do zlewni ścieków.

Realizacja inwestycji nie wymaga zmiany ukształtowania terenu oraz wycinki drzew i krzewów.

e) Ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

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

Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę inwestycji nie przewiduje się wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych związanych z jej realizacją.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wiąże się z ryzykiem wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych oraz związanych ze zmianą klimatu.

f) Przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:

W trakcie robót będą wytwarzane m. in.: odpady inne niż niebezpieczne z grupy 17: „odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej” o kodach: 17 01 81 odpady z remontu i budowy dróg - ok. 3 Mg, 17 01 07 zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia innych niż wymienione w 17 01 06 - ok. 3 Mg, 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 05- ok. 3 Mg. Odpady te po poddaniu procesowi odzysku i recyklingu nadają się do ponownego wbudowania. Odpady niebezpieczne o kodach: 15 02 02 odpady opakowaniowe: sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne – ok. 0,090 Mg, 13 02 05 (mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe nie zawierające związków chlorowcoorganicznych) ok. 0,090Mg (oleje w pojazdach będą wymieniane w profesjonalnych stacjach obsługi pojazdów).

W trakcie realizacji inwestycji ewentualne prace rozbiórkowe będą obejmowały rozbiórkę istniejącej nawierzchni z kruszywa. Materiał ten zostanie ponownie wykorzystany i nie będzie stanowił odpadu. Rozbiórka istniejącej nawierzchni odbędzie się przy pomocy ładowarki i samochodów samowyładowczych. Materiał z rozbiórki nawierzchni jezdni nie stanowi zagrożenia dla środowiska, ponieważ jest to materiał, który w budownictwie drogowym można całkowicie użyć ponownie.

g) Zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

W trakcie robót drogowych wystąpią emisje substancji szkodliwych dla zdrowia ludzi. Wszelkie prace drogowe winny odbywać się zgodnie z przepisami BHP, a pracownicy wyposażeni w sprzęt ochrony osobistej oraz poddawani okresowym kontrolom lekarskim.



**2. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:**

- a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek – nie występują,
- b) obszary wybrzeży i środowisko morskie – nie występują,
- c) obszary górskie lub leśne – najbliższy obszar leśny znajduje się w bezpośrednim otoczeniu przedmiotowej inwestycji (działki przyległe do pasa drogowego). Są to obszary leśne należące do Lasów Państwowych oraz leżące na gruntach prywatnych,
- d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych – przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 215 Subniecka Warszawska,
- 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 – Teren inwestycji zlokalizowany jest częściowo na obszarach podlegających ochronie w myśl ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. 2023 póź. 1336 ze zm.). Obszar chronionego krajobrazu Równiny Kurpiowskiej i Doliny Dolnej Narwi, Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Narwi PLB140014 rodzaj ochrony: Dyrektywa ptasia, Obszar Natura 2000 Ostoja Narwiańska PLH200024 rodzaj ochrony: Dyrektywa siedliskowa,
- f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia – nie występują,
- g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – nie występują,
- h) gęstość zaludnienia – przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie wiejskim o małej gęstości zaludnienia,
- i) obszary przylegające do jezior – nie występują,
- j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej – nie występują,
- k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe – obszar położony jest w zlewniach jednolitej części wód powierzchniowych Narew od Biebrzy do Omulwi PLRW20001226539 oraz Ruż od Dopływu spod Dąbek do ujścia PLRW200011265169, których stan wód oceniony został jako zły, a z oceny stanu wynika, iż są one zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych oraz w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) oznaczonej europejskim kodem PLGW200051, stan chemiczny i stan ilościowy jest dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jako niezagrożone.

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Gminy Miastkowo (Uchwała Nr XXVII/143/06 Rady Gminy Miastkowo z dnia 27 stycznia 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obejmującego tereny wsi Drogoszewo w gminie Miastkowo). Planowane przedsięwzięcie nie będzie sprzeczne z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z w/w planem analizowany obszar przedsięwzięcia znajduje się w terenie oznaczonym symbolem KL-1 określonym jako tereny pod istniejącą



powiatową drogę lokalną.

**3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:**

- a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać - oddziaływanie przedsięwzięcia ograniczone będzie do granicy wyznaczonego w projekcie budowlanym pasa drogowego. Użyty na budowie sprzęt mechaniczny będzie pracować w granicach własności inwestora, co pozwoli na ograniczenie oddziaływania prac na otoczenie;
- b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze - dla planowanego przedsięwzięcia z uwagi na znaczną odległość od granicy państwowej z Białorusią, Litwą i Rosją oraz na miejscowy zasięg wyklucza się możliwość transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania - uciążliwości polegające na zwiększonym zanieczyszczeniu powietrza (spaliny, zapylenie) oraz pogorszeniu klimatu akustycznego (hałas budowlany, wibracje) są trudne do określenia pod względem wielkości emisji.

W trakcie przebudowy drogi może wystąpić konieczność przełożenia istniejącego uzbrojenia terenu (sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna oraz sieć elektryczna) na kolidujących odcinkach.

Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w oparciu o istniejącą sieć drogową.

- d) prawdopodobieństwa oddziaływania - realizacja inwestycji wiązać się będzie z oddziaływaniami na środowisko, głównie na etapie przebudowy ze względu na powstawanie zanieczyszczeń powietrza, hałasu i odpadów budowlanych związanych z pracą sprzętu i maszyn drogowych, ruchu pojazdów samochodowych oraz rozbiórką istniejącej nawierzchni i infrastruktury drogowej. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią po zakończeniu przebudowy drogi. Warunkiem ich minimalizacji będzie prawidłowa organizacja prac budowlanych, dopuszczenie do robót sprzętu sprawnego technicznie oraz przestrzeganie przepisów dotyczących ochrony środowiska;
- e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania - oddziaływanie przedsięwzięcia będzie miało zasięg lokalny, charakter bezpośredni, mało znaczący, krótkotrwały do czasu trwania przebudowy drogi oraz odwracalny.

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją służącą polepszeniu infrastruktury drogowej na terenie gminy, ma na celu poprawienie standardu technicznego oraz bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi, zapewni płynność ruchu ograniczając w ten sposób emisję spalin, a pośrednio emisję hałasu oraz spowoduje zmniejszenie drgań i zapylenia.

Prawdopodobieństwo negatywnego oddziaływania w przypadku wnioskowanej inwestycji jest stosunkowo małe. Przebudowa drogi nie spowoduje zmian w środowisku naturalnym oraz nie wpłynie na wartość przyrodniczą terenu, ponieważ inwestycja nie zmieni dotychczasowej funkcji, a z uwagi na pilną potrzebę realizacji inwestycji nie wywoła konfliktów społecznych;

- f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, 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 oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem - przebudowa drogi nie będzie powiązana z innymi przedsięwzięciami. Nie wystąpi zjawisko kumulowania się oddziaływań na środowisko;

g) możliwości ograniczenia oddziaływania - w celu minimalizacji oddziaływań na środowisko przewiduje się:

Celem zminimalizowania bądź wyeliminowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko w fazie realizacji należy przestrzegać następujących zasad:

- 1) wykonawstwo przedsięwzięcia należy skrócić do niezbędnego minimum, a roboty budowlane będą wykonywane poza okresem lęgowym ptaków,
- 2) pracę sprzętu mechanicznego ograniczyć do pory dnia, tj. w godz. 6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>,
- 3) zachowanie szczególnej dbałości o stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę (m. in. układu paliwowo-olejowego), co wykluczy ewentualne zanieczyszczenie gleby i wody związkami ropopochodnymi, szczególnie przy pracach związanych z przebudową przepustów,
- 4) tankowanie sprzętu mechanicznego pracującego na budowie tylko na stacji paliw,
- 5) w czasie prowadzenia robót pnie rosnących drzew należy zabezpieczyć osłonami przed ich mechanicznym uszkodzeniem,
- 6) w trakcie prowadzenia w okresach bezdeszczowych robót związanych z wykonaniem podbudowy, należy je zraszać, celem wyeliminowania unoszenia się kurzu,
- 7) wytworzone odpady (grupa 17: „odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej”) zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- 8) beton asfaltowy z wytwórni oraz kruszywo z koncesjonowanej kopalni dowozić specjalistycznymi, oplandekowanymi pojazdami,
- 9) niewbudowany w danym dniu beton asfaltowy odwieźć do wytwórni mas bitumicznych,
- 10) pracujący na budowie sprzęt mechaniczny będzie poruszał się tylko w obrębie pasa drogowego,
- 11) w czasie przerw postojowych silniki sprzętu należy wyłączać,
- 12) bazę budowy należy wyposażać w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych, a na jej terenie nie wolno dopuścić do gromadzenia się wody opadowej w zastoiskach,
- 13) powierzchnię terenu ew. bazy budowy przeznaczona do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego wyłożyć płytami betonowymi (celem ochrony wierzchniej warstwy gleby przed zniszczeniem).

Na etapie analiz rozpatrywano inny wariant inwestycji polegający na realizacji nawierzchni z betonu cementowego. Nawierzchnie z betonu cementowego mają wiele wad ze względu na ochronę środowiska, m. in. wysoką emisję hałasu wywołanego przejazdem przez szczeliny dylatacyjne, ścieranie się nawierzchni powodujące zwiększone zapylenie, czasowe wyłączenie odcinka drogi z ruchu z uwagi na okres wiązania i dojrzwiania betonu cementowego, brak odporności na używane środki do zimowego utrzymania nawierzchni (chlorki), powodujące wcześniejszą degradację nawierzchni, trudniej poddaje się recyklingowi.

Zaniechanie wykonania przebudowy drogi może doprowadzić do utrudnień przejazdu oraz zwiększenia zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu. Przejazd pojazdów samochodowych po drodze nierównej z licznymi wybojami powoduje zwiększenie hałasu, wzrost zapylenia oraz uszkodzenia pojazdów.

Projektowany wariant polegający na wykonaniu dróg o nawierzchni z betonu asfaltowego. Charakteryzuje się: niską emisją hałasu, wysoką zdolnością do pochłaniania drgań, trwałością (średni okres eksploatacji nawierzchni asfaltowej wynosi 20 - 30 lat), poddaje się całkowicie recyklingowi. Z punktu widzenia ekonomicznego i społecznego został wybrany do realizacji.



Wójt Gminy Miastkowo zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, dokonał wnikliwej analizy zgromadzonych dokumentów, uwzględniając opinie: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, Dyrektora Zarządu Zlewni w Ostrołęce i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łomży.

Mając również na uwadze usytuowanie, rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz to, że oddziaływanie będzie miało zasięg lokalny oraz odwracalny charakter organ uznał, że planowane przedsięwzięcie pt. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1911B Rybaki - Drogoszewo na odcinku o długości ok. 2,0 km.”, nie wymaga potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 108 Kpa na wniosek inwestora, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia z uwagi na konieczność niezwłocznego wdrożenia praw i obowiązków wynikających z ww. decyzji ze względu na wyjątkowo ważny interes społeczny i gospodarczy, nadaje **rygor natychmiastowej wykonalności**.

Organ prowadzący obwieszczeniem z dnia 20.06.2024 r. poinformował strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z nim i składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 7 dni od daty obwieszczenia. W ww. terminie do organu nie wpłynęły żadne uwagi lub zastrzeżenia.

Biorąc pod uwagę zakres przedsięwzięcia, przepisy ustawy oraz opinię organu ochrony środowiska, organu sanitarnego i organu do spraw gospodarki wodnej postanowiono orzec, jak w sentencji.

## POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72, ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.). Wniosek ten powinien zostać złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu do 10 lat, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w niniejszej decyzji.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Wójta Gminy Miastkowo w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Przed upływem do wniesienia odwołania strona może zrzec się praw do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Z up. WÓJTA  
Edyta Zawojńska  
ZASTĘPCA WÓJTA

.....  
podpis

Zwolniono z opłaty skarbowej  
art. 7 pkt. 3 ustawy z dnia  
16.11.2006 r. o opłacie skarbowej



W załączeniu:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia-załącznik nr 1 do decyzji.

Otrzymują:

1. Zarząd Powiatu Łomżyńskiego reprezentowany przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży - pełnomocnik
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
3. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku Wydział Spraw Terenowych II w Łomży
2. Dyrektor Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Ostrołęce
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łomży



## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Planowana inwestycja jest inwestycją celu publicznego polegającą na przebudowie drogi powiatowej nr 1911B Rybaki – Drogoszewo, na odcinku o długości ok 2 km. Przedsięwzięcie położone jest w całości na terenie gminy Miastkowo i realizowane będzie na działkach nr ewidencyjny 572, 569/1, 447 i 458 obręb Drogoszewo. Początek inwestycji przyjęto na granicy działki nr 572 z działką nr 553 w obrębie Drogoszewo, natomiast koniec na wysokości działki nr 459/1 w obrębie Drogoszewo. W stanie istniejącym droga przebiega w sąsiedztwie terenów leśnych, pól uprawnych, łąk oraz zabudowy zagrodowej. Inwestycja w całości zlokalizowana jest w istniejącym pasie drogowym drogi powiatowej.

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej nr 1911B służy do obsługi ruchu lokalnego. Na całym odcinku posiada nawierzchnię z kruszywa szerokości ok. 5,5 – 6,0 m w dostatecznym stanie technicznym. Szerokość pasa drogowego drogi powiatowej nr 1911B na odcinku objętym opracowaniem wynosi od ok. 10,5 m do ok. 12,0 m. Wody opadowe z przyległych pól przepływają przez koronę drogi zgodnie ze spadkami terenu lub odprowadzane są w tereny zielone pasa drogowego.

Szacunkowa powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi ok. 1,2 ha. W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie następujących prac w zakresie branży drogowej: roboty ziemne, wykonanie warstw konstrukcyjnych podbudowy, wykonanie nawierzchni jezdni, poboczy, wykonanie zjazdów na przyległe posesje, remont istniejącego przepustu pod koroną drogi, budowa kanału technologicznego.

Droga powiatowa nr 1911B na odcinku objętym przebudową charakteryzować się będzie następującymi parametrami:

- długość – ok. 2,0 km,
- klasa techniczna drogi – Z (zbiorcza),
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- kategoria ruchu – KR2,
- szerokość jezdni – min. 5,5m,
- szerokość poboczy – min. 0,5 m.

Na terenie budowy nie będzie wytwarzany beton asfaltowy – zostanie on dowieziony z wytwórni. Kruszywo dostarczane będzie z koncesjonowanej kopalni specjalnie do tego przystosowanym oplanowanym pojazdem. Ponadto wystąpi okresowe niewielkie zużycie wody przy wykonywaniu innych prac drogowych.

Przebudowę ciągu drogowego projektuje się w granicach istniejącego pasa drogowego, przy wykorzystaniu naturalnego ukształtowania terenu. Nawierzchnia drogi dowiązana będzie wysokościowo do istniejącego terenu. Odwodnienie drogi zrealizowane będzie powierzchniowo poprzez spływ wód roztopowych i opadowych, zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu i istniejącymi kierunkami spływu wód, poprzez odpowiednie pochylenia poprzeczne i podłużne



oraz odprowadzone na teren pasa drogowego i do rowów przydrożnych drogowych i rowu krytego.

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii występujących w budownictwie drogowym. W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie następujących prac w zakresie branży drogowej: roboty ziemne, wykonanie warstw konstrukcyjnych podbudowy, wykonanie nawierzchni jezdni, poboczy, wykonanie zjazdów na przyległe posesje, remont istniejącego przepustu pod koroną drogi, budowa kanału technologicznego (wg. odrębnego opracowania).

Droga powiatowa nr 1911B na odcinku objętym przebudową charakteryzować się będzie następującymi parametrami:

- Przekrój jednojezdniowy 1x2
- Szerokość pasa ruchu – min. 2,75m
- Długość – ok. 2,0 km,
- Klasa techniczna drogi – Z (zbiorcza),
- Rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- Prędkość projektowa – 40 km/h,
- Kategoria ruchu – KR2,
- Szerokość jezdni – min. 5,5m,
- Szerokość poboczy min. 0,5m.

Zjazdy na posesje o szerokość jezdni min. 3,50 m, nawierzchnia bitumiczna lub z kruszywa.

Realizacja inwestycji nie wymaga zmiany ukształtowania terenu oraz wycinki drzew i krzewów.

W trakcie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystywanie surowców i materiałów budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska. Wykorzystywane i wbudowywane materiały to m.in. beton asfaltowy, kruszywo łamane, kruszywo naturalne, czyli materiały ogólnodostępne, dopuszczone do stosowania w tego typu pracach, zgodnie z Polską Normą. Energia elektryczna w procesie budowy nie będzie wykorzystywana. Niewielka ilość wody, która będzie potrzebna w trakcie robót budowlanych zostanie dowieziona beczkowozem. Zastosowanie wskazanych materiałów nie będzie miało istotnego znaczenia z punktu widzenia ochrony środowiska. Zużycie paliw podczas budowy związane będzie wyłącznie z obsługą transportu i sprzętu wykorzystywanego na budowie napędzanego olejem napędowym, zużycie ok. 4 – 10l/h – samochody samowyładowcze, rozkładarka masy bitumicznej, walce. Przewidziany czas budowy około 6 miesięcy. Wszystkie zużyte surowce wykorzystywane będą zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

W trakcie budowy zaplecze budowy zaopatrzone będzie w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych. Powstające ścieki bytowo-gospodarcze podczas budowy zbierane będą do przenośnych sanitariatów i wywożone przez wyspecjalizowane firmy do zlewni ścieków. Powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady komunalne będą zbierane do pojemników i wywożone na składowisko odpadów komunalnych, a odpady stałe inne do szczelnych pojemników a następnie usuwane do utylizacji przez wyspecjalizowane firmy posiadające zezwolenie w zakresie świadczonych usług.

Paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska. Powstające podczas demontażu i rozbiórek odpady nie będą odpadami niebezpiecznymi.



Po zrealizowaniu inwestycji wody opadowe z nawierzchni dróg odprowadzane będą spadkami poprzecznymi i podłużnymi w tereny zielone pasa drogowego. Prognozując warunki eksploatacji należy stwierdzić, że nie zachodzi znaczące zagrożenie zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego w trakcie funkcjonowania rozbudowanych dróg. Skuteczność zastosowania rozwiązań zarówno w sytuacji normalnego funkcjonowania dróg oraz w sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód gruntowych.

W trakcie robót będą wytwarzane m.in.:

- odpady inne niż niebezpieczne z grupy 17: „odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej” o kodach:
  - 17 01 81 odpady z remontu i budowy dróg – ok. 3 Mg
  - 17 01 07 zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia innych niż wymienione w 17 01 06 – ok. 3 Mg,
  - 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 05 – ok. 3 Mg,Odpady te po poddaniu procesowi odzysku i recyklingu nadają się do ponownego wbudowania.
- odpady niebezpieczne o kodach:
  - 15 02 02 odpady opakowaniowe: sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne – ok. 0,090 Mg,
  - 130205 (mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe nie zawierające związków chlorowcoorganicznych) – ok. 0,090Mg (oleje w pojazdach będą wymieniane w profesjonalnych stacjach obsługi pojazdów).

W trakcie realizacji inwestycji ewentualne prace rozbiórkowe będą obejmowały rozbiórkę istniejącej nawierzchni bitumicznej oraz zjazdów jako odpady z remontów i przebudowy dróg. Materiał z rozbiórki nawierzchni jezdni nie stanowi zagrożenia dla środowiska, ponieważ jest to materiał, który w budownictwie drogowym można całkowicie użyć ponownie.

Z up. WÓJTA  
Edyta Zawojńska  
ZASTĘPCA WÓJTA



