

Charakterystyka przedsięwzięcia

1. Rodzaj, skala (rodzaj przedsięwzięcia, rodzaj działalności związanej z przedsięwzięciem zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia:

Planowana inwestycja jest inwestycją celu publicznego polegającą na przebudowie drogi powiatowej nr 1864B od drogi wojewódzkiej Nr 647 – Skroda Mała – Skroda Wielka – Wiszowate na odcinkach od km 0+000 do km 3+100 i od km 4+000 do km 6+000 o łącznej długości 5,10 km.

Przedsięwzięcie położone jest na terenie gminy Grabowo i Stawiski, powiat kolneński, województwo podlaskie w istniejących liniach rozgraniczających pasa omawianej drogi powiatowej z częściową zajętością przyległego terenu.

Droga powiatowa Nr 1864 B ma powiązanie z drogą powiatową nr 1861B Świdry-Grabowo-Wiszowate-Rydzewo Świątki-Tyszki Łabno i drogą wojewódzką nr 647 Kolno-Stawiski. Planowana inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu może być wymagane, zgodnie z klasyfikacją zawartą w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr 213, poz. 1397).

W ramach przedsięwzięcia realizowane będą prace obejmujące przebudowę drogi powiatowej klasy Z:

- wykonanie nowej konstrukcji jezdni o podbudowie z kruszywa łamanego i warstw z betonu asfaltowego o szerokości 4,00m i 5,00m,
- wykonanie obustronnych poboczy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie szerokości po 1,00m,
- przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- przebudowę i remont przepustów pod koroną drogi,
- przebudowę istniejących lub budowę nowych zjazdów gospodarczych z wykonaniem nawierzchni i przepustów pod zjazdami,
- wykonanie innych robót związanych z odwodnieniem drogi takich jak np. renowacja rowów przydrożnych trawiastych,
- zabezpieczenie lub przełożenie kabli telefonicznych i energetycznych kolidujących z przebudowywanymi drogami,
- przebudowę kolidujących odcinków wodociągu oraz regulację wysokościową zaworów wodociągowych,
- wykonanie robót wykończeniowych.

Skala przedsięwzięcia:

- łączna długość drogi – ok. 5100m
- szerokość jezdni z betonu asfaltowego od 4,00m do 5,00m
- szerokość poboczy z kruszywa – 1,00m
- pochylenie skarp – 1:1, 1:1,5

Stan istniejący:

Od km 0+000 do km 1+100 - przedmiotowy odcinek drogi powiatowej posiada jezdnię bitumiczną szerokości ok. 4,00 m z obustronnymi poboczami gruntowymi po ok. 1,00-1,25m.

Od km 1+000 do km 2+200 - przedmiotowy odcinek drogi powiatowej posiada jezdnię gruntową szerokości ok. 4,00-5,00 m z obustronnymi poboczami gruntowymi po ok. 1,00-

1,25m.

Od km 3+100 do km 5+100 - przedmiotowy odcinek drogi powiatowej posiada jezdnię wykonaną jako utrwalenie powierzchniowe szerokości ok.4,00 m z obustronnymi poboczami gruntowymi po ok. 1,00-1,25m.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza:

- obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska lęgowe oraz ujścia rzek,
- obszarami wybrzeży i środowiskiem morski,
- obszarami górskim,
- obszarami objętymi ochroną w tym strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych,
- obszarami 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,
- obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
- obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- obszarami o znacznej gęstości zaludnienia,
- obszarami przylegającymi do jezior,
- obszarami uzdrowisk i obszarami ochrony uzdrowiskowej,
- obszarami wód i obowiązujących dla nich cele środowiskowe.

Dane dotyczące działek:

- obręb ewidencyjny Wiszowate: 174/3, 203, 204, 205;
- obręb ewidencyjny Skroda Wielka: 131/1, 131/2, 138, 205/9, 206/25, 210/20, 213, 214, 220;
- obręb ewidencyjny Skroda Mała: 45/4, 48/2, 129/1, 129/2, 129/3, 130, 134/1, 134/2, 134/3, 137/1, 138, 142;
- obręb ewidencyjny Barzykowo: 129/1, 129/2, 169;
- obręb ewidencyjny Dzierzbia: 456.

Obsługa komunikacyjna:

Otoczenie odcinka drogi objętej przedsięwzięciem jest następujące: droga przebiega przez tereny rolnicze (grunty rolne i łąki) i leśne oraz wśród pojedynczej zabudowy zagrodowej i indywidualnej. Istniejące zabudowania sąsiadujące z planowaną inwestycją usytuowane są od granicy terenu inwestycji i zasięgu oddziaływania w odległości:

- budynki gospodarcze min. 2,00m;
- budynki mieszkalne min. 8,00m.

W ramach inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew kolidujących z technicznymi rozwiązaniami drogowymi.

Wzdłuż całego projektowanego do przebudowy odcinka projektuje się remont istniejących zjazdów, polegający na ulepszeniu istniejącej nawierzchni gruntowej żwirem.

2. Powierzchnia zajmowanej inwestycji:

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wynosi około 48 000 m², powierzchnia obiektu budowlanego - przebudowywanej drogi powiatowej wynosi około 46 500 m².

Sposób wykorzystania – istniejący pas drogowy

3) Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności - ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

W oparciu o Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz.U. z 1999r. Nr 43, poz. 430) zaprojektowano następującą konstrukcję i technologię nawierzchni dróg:

Kategoria ruchu KR1

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grub. 4cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm i 22 cm,
- podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego cementem o wytrzymałości min. 2,5 MPa, max. 5,00 MPa

Zjazdy na drogi boczne i przyległe działki projektuje się wykonać:

- z kruszywa stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm

4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

W pracach przygotowawczo-koncepcyjnych rozważano Warianty:

W pracach koncepcyjnych rozważano:

a) wariant zerowy, czyli dalsze pozostawienie istniejącego stanu drogi, wykonując jedynie doraźne remonty, co jest rozwiązaniem tymczasowym,

Zaniechanie przebudowy drogi uniemożliwi korzystanie z nich pojazdom komunikacji zbiorowej oraz zwiększy możliwość uszkodzenia pojazdów i zmniejszy bezpieczeństwo ruchu.

b) wariant I polegający na wykonaniu drogi o nawierzchni z betonu asfaltowego. Nawierzchnia z betonu asfaltowego jest nawierzchnia, która charakteryzuje się:

- niską emisją hałasu,
- wysoką zdolnością do pochłaniania drgań,
- trwałością, średni okres eksploatacji nawierzchni asfaltowej wynosi 20 - 30 lat.
- poddaje się całkowicie recyklingowi, na rynku istnieje wiele technologii wykorzystujących w procesie technologicznym destrukcji asfaltowy, np. na podbudowę lub jako składnik nowego betonu asfaltowego.

c) wariant II – polegający na wykonaniu drogi o nawierzchni z betonu cementowego. Nawierzchnie z betonu cementowego mają wiele wad ze względu na ochronę środowiska:

- wysoka emisja hałasu wywoływanego przejazdem przez szczeliny dylatacyjne,
- ścieranie się nawierzchni powodujące zwiększone zapylenie,
- czasowe wyłączenie odcinka drogi z ruchu z uwagi na okres wiązania i dojrzewania betonu cementowego
- brak odporności na używane środki do zimowego utrzymania nawierzchni (chlorki), powodujące wcześniejszą degradację nawierzchni,
- trudniej poddaje się recyklingowi.

Po wykonaniu szczegółowej analizy ekonomicznej ostatecznie wybrano wariant I.

5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Inwestycja nie niesie za sobą w fazie eksploatacji zużycia surowców, wody, paliw czy energii.

W trakcie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystywanie surowców i materiałów budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska. Wykorzystywane i wbudowywane materiały to m.in. beton asfaltowy (ok. 10500 Mg), kruszywo łamane – (7500 m³), 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 beczkowitzem. 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 samowyladowcze, rozkladarka masy bitumicznej, walce. Przewidziany czas budowy okolo 4 miesiace.

Wszystkie zuzyte surowce wykorzystywane beda zgodnie z obowiazujacymi normami i przepisami. Materiały szkodliwe dla srodowiska w sposob trwały nie beda dopuszczone do użycia.

6) Rozwiązania chroniace srodowisko:

Omawiane przedsiwzięcie nie pogorszy stanu srodowiska naturalnego. Wykonanie nawierzchni bitumicznej oraz rozwiazanie odwodnienia drogi zwiekszy bezpieczenstwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i emisję spalin do powietrza oraz zwiekszy komfort jazdy.

Technologie robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy budowlane.

Wytwarzanie betonu asfaltowego, prefabrykatów budowlanych odbywać się będzie w wytwórniach spełniających wymagania ochrony srodowiska i położonych poza obszarem pasa drogi.

Wprowadzono warunek pełnego odzysku lub unieszkodliwienia ewentualnych odpadów z rozbiórek zgodnie z ustawą o odpadach.

Na etapie przebudowy drogi:

- 1) wykonywanie robót odbywać się będzie wyłącznie w pasie drogowym i na działce stanowiącej obszar zamknięty, zgodnie z projektem,
- 2) będzie ograniczone do minimum rozkopywanie gruntu w trakcie wykonywania robót w rejonie cieków wodnych (rowów przydrożnych i przepustów),
- 3) będzie zachowana dobra organizacja robót w celu skrócenia czasu ich wykonywania; w celu ograniczenia uciążliwości związanej z hałasem prace budowlane będą prowadzone jedynie w porze dziennej tj. w godz. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰,
- 4) będą szybko wykonywane wykopy i ich zasypywanie,
- 5) będzie ograniczone wytwarzanie odpadów i ich zagospodarowywanie zgodnie z obowiazujacymi w tym zakresie przepisami,
- 6) będą stosowane wyłącznie materiały odpowiadające normom i posiadające odpowiednie atesty i certyfikaty.

Wykonawca robót będzie miał obowiązek znać i bezwzględnie stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy, które dotyczą ochrony srodowiska.

W czasie prowadzenia robót budowlanych wykonawca będzie:

podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony srodowiska na terenie i wokół budowy oraz unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innych, a wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstających w następstwie jego sposobu działania.

Stosując się do tych wymagań wykonawca będzie miał szczególny wzgląd na:

- 1) lokalizację bazy, magazynu i składowiska,
- 2) środki ostrożności i zabezpieczenia przed:
 - zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi,
 - zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami,
 - możliwością powstania pożaru – wykonawca będzie przestrzegał przepisów ochrony przeciwpożarowej. Będzie utrzymywał sprawny sprzęt przeciwpożarowy wymagany przez odpowiednie przepisy na terenie bazy, w pomieszczeniach biurowych, magazynach, maszynach oraz pojazdach. Materiały łatwopalne będą składowane w sposób zgodny z

odpowiednimi przepisami i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich,

- materiały, które w sposób trwały mogą być szkodliwe dla otoczenia, nie będą dopuszczone do stosowania.

Nie będą dopuszczone do stosowania materiały wywołujące szkodliwe promieniowanie o stężeniu większym od dopuszczalnego. Wszelkie materiały używane do robót będą miały aprobatę techniczną, wydaną przez uprawnioną jednostkę, jednoznacznie wskazującą na brak szkodliwego oddziaływania tych materiałów na środowisko. Materiały, które są szkodliwe dla otoczenia tylko w czasie robót, a po zakończeniu robót ich szkodliwość zanika – np. materiały pyliste, będą użyte pod warunkiem przestrzegania wymagań technologicznych w budowaniu. Jeżeli wymagają tego odpowiednie przepisy należy uzyskać zgodę na ich użycie od właściwych organów administracji. Wykonawca będzie na bieżąco usuwać wszelkie zanieczyszczenia spowodowane środkami transportowymi na drogach dojazdowych do terenu budowy. Roślinność istniejąca w pasie drogowym, nie przeznaczona do usunięcia, zostanie zabezpieczona przez wykonawcę robót przed uszkodzeniem.

Na etapie eksploatacji przebudowanego odcinka drogi:

Przedsięwzięcie po zrealizowaniu nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko. Z tego też względu nie przewiduje się istotnych zamierzeń w zakresie ograniczania jej negatywnego wpływu na środowisko. Główne działania na tym etapie koncentrować się będą na:

- utrzymaniu drożności przepustów drogowych,
- utrzymaniu należytego stanu technicznego nawierzchni, w celu utrzymania płynności ruchu,
- szybkim i skutecznym usuwaniu zanieczyszczeń, zwłaszcza chemicznych z powierzchni jezdni, w celu zapobiegnięcia ich spływu do rowów przydrożnych.

Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu samochodowego nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu, w stosunku do zabudowań mieszkalnych, w porze dziennej i nocnej.

7. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko w tym związane z :

Przedsięwzięcie nie spowoduje zwiększenia ilości lokalnych zanieczyszczeń w stosunku do poziomu obecnego (choć w trakcie prac budowlanych nie można wykluczyć krótkotrwałego zwiększenia poziomu hałasu i zanieczyszczeń powietrza spowodowanych pracą sprzętu oraz pojazdów dowożących materiały budowlane).

Zrealizowanie inwestycji przy zastosowaniu wymienionych w pkt. 6 przedsięwzięć chroniących środowisko nie spowoduje:

- zwiększenia poziomu hałasu,
- zwiększenia emisji do powietrza,
- zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego,
- niewłaściwego zagospodarowania odpadów.

Przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii:

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:

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.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

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.

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

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

d) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń
nie dotyczy

Reasumując należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia z uwzględnieniem proponowanych środków minimalizujących wpływ na wartości środowiska przyrodniczego nie będzie pogarszać jego stanu i oddziaływać negatywnie na zdrowie człowieka.

8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Lokalizacja, rodzaj i rozmiar przedsięwzięcia wyklucza możliwość jego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Inwestycja nie będzie miała znaczącego zasięgu oddziaływania na obszary geograficzne i liczby ludności, nie będzie miała transgranicznego charakteru oddziaływania na poszczególne elementy przyrodnicze. Prawdopodobne oddziaływanie na tereny sąsiednie jest znikome. Przedsięwzięcie będzie zrealizowane w krótkim czasie, przez co nie spowoduje negatywnego oddziaływania na tereny sąsiednie.

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

Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne nie znajdują się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

W okolicy planowanej inwestycji znajduje się rezerwat „Uroczysko Dzierzbia” w odległości ok. 2 km.

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

Nie dotyczy.

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

Nie stwierdzono innych przedsięwzięć zrealizowanych bądź realizowanych znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przebudowy drogi powiatowej i w obszarze jej oddziaływania.

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

W fazie eksploatacji nie można całkowicie wykluczyć zagrożenia awarią wywołaną:

- kolizjami pojazdów poruszających na drodze powodującymi np. wyciek substancji ropopochodnych,

- czynnikami niezależnymi od człowieka (klęska żywiołowa, np. powódź).

Powyższe przypadki są przypadkami losowymi i trudnymi do przewidzenia.

W warunkach optymalnej eksploatacji ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej jest minimalne.

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

W trakcie budowy będą wytwarzane m.in.: odpady inne niż niebezpieczne z grupy 17: „odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej”, w szacowanej na ok. 800,0 m³ ilości.

Destrukt z frezowania istniejącej nawierzchni asfaltowej, stanowiący 90% ogólnej ilości zostanie wykorzystany do mieszanek niezwiązanych z kruszywa naturalnego i łamanego przeznaczonych do wykonania podbudowy na przedmiotowej drodze. Gruz betonowy zostanie odwieziony na składowisko odpadów, a nadający się do przerobu zostanie ponownie wykorzystany jako materiał budowlany. Grunt z wykopów zostanie ponownie wbudowany i nie będzie wykorzystywany do innych celów.

Powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady komunalne będą zbierane do pojemników i wywożone na składowisko odpadów komunalnych, a odpady niebezpieczne do szczelnych pojemników a następnie usuwane do utylizacji przez wyspecjalizowane firmy posiadające zezwolenie w zakresie świadczonych usług.

W trakcie eksploatacji nie przewiduje się wytwarzania odpadów.

Należy stwierdzić, że realizacja przedsięwzięcia z uwzględnieniem proponowanych środków minimalizujących wpływ wytworzonych odpadów na wartości środowiska przyrodniczego nie będzie pogarszać jego stanu.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się prowadzenie prac rozbiórkowych istniejącej nawierzchni asfaltowej poprzez frezowanie oraz rozbiórkę istniejących przepustów betonowych.

Realizowanie prac rozbiórkowych przy zastosowaniu wymienionych w pkt. 6 i 13 przedsięwzięć nie spowoduje ich negatywnego wpływu na środowisko.

Planowane przedsięwzięcia jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Z up. Wójta
Stanisław Wróbel
INSPEKTOR