

INWESTOR

**WÓJT GMINY ŚWIERCZE
UL. PUŁTUSKA 47
06-150 ŚWIERCZE**



JEDNOSTKA PROJEKTOWA

**PHU DROG – POL II S.C.
SZYMAŃSKI PAWEŁ, SZYMAŃSKA JOANNA
UL. MIODOWA 1
09-100 POŚWIĘTNE**



OBIEKT

DROGA GMINNA

ZADANIE INWESTYCYJNE

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA
DLA INWESTYCJI:**

**„Budowa drogi gminnej Świercze – Klukówek
nr 340503W”**

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko

1. RODZAJ SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na realizacji inwestycji pn.: „Budowa drogi gminnej Świercze – Klukówek nr 340503W”. Planowana do budowy droga znajduje się w miejscowości Świercze, Wyrzyki oraz Klukowo i jest drogą gminną. Rozpatrywany odcinek drogi ma długość około 1,4 km.

Planowana inwestycja polegać będzie na wykonaniu podbudowy, nawierzchni jezdni, zjazdów oraz wykonaniu pobocza. Realizacja inwestycji obejmuje wykonanie urządzeń wodnych, które wraz z zastosowaniem odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych będą stanowić system odwodnienia pasa drogowego. Spadki podłużne i poprzeczne drogi umożliwią odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających w postaci drenażu francuskiego oraz rowów przydrożnych.

Otoczenie planowanej inwestycji stanowią grunty orne oraz grunty rolne zabudowane. Najbliższy budynek mieszkalny zlokalizowany jest w odległości 7,00 m od planowanego przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach w gminie Świercze położonych na terenie obrębów ewidencyjnych:

Jednostka ewidencyjna: 142405_2 Świercze

Obręb ewidencyjny: 0011 Klukowo

Działki ewidencyjne: 82, 85/3, 84/1, 81, 83/1, 83/2, 80/5, 80/6, 80/3, 80/4, 90/2, 76, 60/1, 90/3, 222, 55/3, 59/9, 59/10, 59/2, 59/4,

Obręb ewidencyjny: 0022 Świercze

Działki ewidencyjne: 103, 4/4,

Obręb ewidencyjny: 0027 Wyrzyki

Działki ewidencyjne: 103/1, 103/4, 103/3,

Obecnie na odcinku przedmiotowej drogi istnieje jezdnia o nawierzchni gruntowej. Szerokość istniejącej jezdni 4,00-5,00 m. Odwodnienie odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległe tereny zielone.

Zaprojektowano budowę drogi poprzez wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej o szerokości 5,00 m, wykonaniu obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m. W ramach realizacji inwestycji projektuje się także wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego, a także poboczy z kruszywa łamanego.

Przedsięwzięcie składać się będzie z następujących prac:

- *Roboty przygotowawcze i ziemne* – polegające na wytyczeniu drogi w terenie, robotach rozbiórkowych, robotach ziemnych związanych z usunięciem ziemi urodzajnej i wykonaniem wykopu pod poszerzenie jezdni, a także wycinka drzew i krzewów na przedmiotowym odcinku.
- *Zapewnienie odwodnienia* – zachowany zostanie dotychczasowy sposób odwodnienia drogi za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Spadek poprzeczny daszkowy i jednostronny 2% umożliwi odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających w postaci rowów przydrożnych oraz drenaży francuskich.
- *Roboty nawierzchniowe* polegające na wykonaniu jezdni o nawierzchni asfaltowej oraz poboczy z kruszywa łamanego i zjazdów o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego.
- *Wykonanie stałej organizacji ruchu* – obejmującej oznakowanie pionowe.

Parametry techniczne istniejącej drogi gminnej:

- kategoria drogi – droga publiczna gminna

- przekrój klasy drogi gminnej - D

- szerokość istniejącej nawierzchni jezdni 4,00-5,00 m

- nawierzchnia jezdni gruntowa

Mając na uwadze klasę trasy przyjęto do dalszego opracowania następujące parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna drogi- D
- szerokość nawierzchni jezdni 5,00 m
- szerokość pobocza 0,75 m
- obciążenie nawierzchni 100 kN

Parametry techniczne oraz konstrukcja nawierzchni zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. (Dz.U. 2022 poz. 1518) w sprawie warunków przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

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

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek.

b) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych.

c) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

W związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardów jakości środowiska w stosunku do stanu istniejącego.

d) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne:

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne.

Realizacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie środowiska, pozostanie również bez wpływu na kryterium wykorzystania przylegających terenów. Projektowana inwestycja nie zmienia sposobu zagospodarowania terenu.

1.2. Położenie przedsięwzięcia względem zlewni i jednolitych części wód oraz zidentyfikowanie celów środowiskowych dla wód, na które przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży na obszarze Regionu Wodnego Środkowej Wisły, który należy do Dorzecza Wisły. Plan zagospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły został ustanowiony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r.

Jest to obszar jednolitej części wód podziemnych (JCWPd:49) oznaczony europejskim kodem PLGW200049 zaliczonym dla Regionu Wodnego Środkowej Wisły, administrowanym przez RZGW w Warszawie.

- **Kod JCWPd: PLGW200049**
- Obszar dorzecza: dorzecze Wisły
- Region wodny: Środkowej Wisły
- RZGW w Warszawie
- Czy jest monitorowana?: tak
- Stan chemiczny: dobry

- Stan ilościowy: dobry
- Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: niezagrażona

W powyższym planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (dz. U. z 2019r poz. 2148 z późn. zm.) stan ilościowy i jakościowy, JCWPd49 oceniono jako dobry. Ogólny stan JCWPd oceniono jako dobry.

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych niezagrażona.

Zgodnie z ustawą Prawo wodne i Ramową Dyrektywą Wodną celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest:

- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasileniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Według danych IIaPGW inwestycja zlokalizowana jest na obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskim kodem RW20001026892 o nazwie Turka

Lokalizacja PLRW2000102689:

- Region wodny: Środkowej Wisły
- Obszar dorzecza: Kod 2000 nazwa: obszar dorzecza Wisły
- RZGW w Warszawie
- Obecny status: naturalna część wód
- Czy jest monitorowana?: tak
- Stan ekologiczny: dobry
- Stan chemiczny: dobry
- Stan ogólny: dobry
- Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych: niezagrażona

Rozwiązania techniczno-technologiczne, które będą ujęte w projekcie budowlanym sprawią, że wykonanie i eksploatacja planowanej inwestycji wykluczają ryzyko dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych i powierzchniowych, wobec tego nie wpłyną na pogorszenie ich stanu chemicznego.

Nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 81 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r o udostępnianiu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2022 r poz. 1029 z późn. zm.).

1.3. Warunki gruntowo-wodne

Na terenie przedmiotowego odcinka w profilach jak przedstawiają karty otworów badawczych w otworze nr 1 poza wierzchnią, ok 30-centymerową warstwą nasypu drogowego (piaski różnej regulacji + kamienie + żwir) nawiercono do głębokości ok. 2.70 m p.p.t. średnio zagęszczone piaski drobne/pylaste stopniu zagęszczenia ID = 0.40, a poniżej do głębokości 3,50 m.p.p.t nawiercono glinę piaszczystą plastyczną o stopniu plastyczności IL = 0,40. W otworze nr 2 poza wierzchnią, ok 50-centymerową warstwą nasypu drogowego (piaski różnej regulacji + kamienie + żwir) nawiercono do głębokości ok. 3.70 m p.p.t. średnio zagęszczone piaski drobne/pylaste stopniu zagęszczenia ID = 0.40. W otworze nr 3 poza wierzchnią, ok 80-centymerową warstwą nasypu drogowego (piaski różnej regulacji + drobny żwir) do głębokości 1,30 m p.p.t. nawiercono glinę piaszczystą plastyczną o stopniu plastyczności IL = 0,40, a poniżej do głębokości 3,70 m p.p.t nawiercono glinę piaszczystą twaroplastyczną o stopniu plastyczności IL = 0,20. Na przedmiotowym terenie nawiercono wodę gruntową w otworze nr 1. Należy mieć jednak na uwadze, iż na badanym obszarze panują warunki sprzyjające

utrzymywaniu się wody opadowej na stropie gruntów spoistych (które wg. Map SMGP powinny znajdować się poniżej) oraz, iż lipcu 2022 roku występuje susza hydrologiczna, co może skutkować pojawieniem się wód gruntowych w innych porach roku.

Ustalono, że inwestycja należy do **pierwszej kategorii geotechnicznej**, która obejmuje niewielkie obiekty budowlane o prostych schematach obliczeniowych, w prostych warunkach gruntowych, dla których wystarcza jakościowe określenie właściwości gruntów, tak jak: 1- lub 2 kondygnacyjne budynki mieszkalne i gospodarcze, ściany oporowe i rozparcia wykopów, jeżeli różnica poziomów nie przekracza 2,0 m, wykopy do głębokości 1,2 m i nasypy do wysokości 3,0 m, wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

Opracowanie geotechnicznych warunków posadowienia nie wymaga posiadania przez sporządzającego potwierdzonych kwalifikacji zawodowych, za bezpieczeństwo budowli posadowionej w określonych warunkach geotechnicznych odpowiada natomiast projektant-konstruktor. Zaprojektowano wzmocnienie gruntów pod projektowanym odcinkiem drogi i przygotowanie zgodnie z obowiązującymi normami w celu doprowadzenia podłoża do kategorii G1.

Planowana inwestycja nie wpłynie w negatywny sposób na naturalne środowisko i nie pogorszy obecnego stanu. W wyniku realizacji inwestycji nie nastąpią zmiany stanu wody na gruncie, a zwłaszcza w kierunku odpływu, znajdującej się na gruncie wody opadowej w odniesieniu do art. 234 ustawy z dnia 20 lipca 2017r Prawo Wodne (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2625).

2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI ORAZ INFORMACJA O DOTYCHCZASOWYM SPOSOBIE ZAGOSPODAROWANIA I POKRYCIE SZATĄ ROŚLINNĄ

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach w gminie Świercze położonych na terenie obrębów ewidencyjnych:

Jednostka ewidencyjna: 142405_2 Świercze

Obręb ewidencyjny: 0011 Klukowo

Działki ewidencyjne: 82, 85/3, 84/1, 81, 83/1, 83/2, 80/5, 80/6, 80/3, 80/4, 90/2, 76, 60/1, 90/3, 222, 55/3, 59/9, 59/10, 59/2, 59/4,

Obręb ewidencyjny: 0022 Świercze

Działki ewidencyjne: 103, 4/4,

Obręb ewidencyjny: 0027 Wyrzyki

Działki ewidencyjne: 103/1, 103/4, 103/3,

Zaprojektowano budowę drogi poprzez wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej o szerokości 5,00 m, wykonaniu obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m. W ramach realizacji inwestycji projektuje się także wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej oraz z kruszywa łamanego, a także poboczy z kruszywa łamanego.

3. RODZAJ TECHNOLOGII

Planuje się wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej oraz poboczy z kruszywa łamanego i zjazdów asfaltowych oraz z kruszywa łamanego.

4. WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Wariant „0” – w przypadku nie podejmowania działań związanych z budową drogi.

Nie podjęcie działań związanych z budową drogi wiąże się z dalszym niszczeniem nawierzchni wymagającej naprawy, co może spowodować uszkodzenie pojazdu, zwiększenie ilości spalin pojazdów poruszających się po w/w drodze. Nawierzchnia niewyprofilowana utrudnia odpływ wód deszczowych, powodując liczne zastoiny wodne.

Wariant „1” – w przypadku podjęcia działań związanych z budową drogi w zakresie wykonania jezdni o nawierzchni asfaltowej oraz poboczy z kruszywa łamanego i zjazdów asfaltowych oraz z kruszywa łamanego.

Podjęcie działań związanych z budową drogi wiąże się z wykonaniem jezdni, o nawierzchni asfaltowej oraz poboczy z kruszywa łamanego i zjazdów asfaltowych oraz z kruszywa łamanego.

Wszystkie te działania spowodują zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych, redukcję hałasu, obniżenie ilości spalin pojazdów poruszających się po w/w drodze oraz sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni.

Wariant „1” jest zdecydowanie korzystniejszy dla środowiska, niż wariant „0”, ponieważ prowadzi do redukcji hałasu oraz może przyczynić się do redukcji ilości spalin samochodowych w stosunku do wariantu „0”. Wariant „1” przewiduje również zwiększenie bezpieczeństwa pieszych, czego wariant „0” w ogóle nie posiada.

Inwestycja nie posiada wariantu alternatywnego dla wariantu „1”.

5. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTANEJ WODY I INNYCH WYKORZYSTYWANYCH SUROWCÓW, MATERIAŁÓW PALIW ORAZ ENERGII

Projektowana inwestycja wymaga zaopatrzenia w wodę tylko w trakcie budowy. Źródłem zaopatrzenia w wodę dla celów socjalno-bytowych oraz budowlanych będzie dowóz wody beczkowozami w miejsce lokalizacji robót.

Wykorzystanie innych surowców, materiałów i energii nastąpi jedynie w momencie realizacji inwestycji.

Przewiduje się, że na etapie realizacji inwestycji będą wykorzystane:

Lp.	Nazwa	Jedn.	Limit
1	4	5	6
1.	Olej napędowy do silników	kg	122,96
2.	Asfalt drogowy - stały D 160/220-luzem	kg	3484,39
3.	Kruszywo łamane 0-31,5 mm niesortowane	t	59,35
4.	Kruszywo mineralne n/sort.(tłuczeń,klince)	t	111,20
5.	Miał kamienny	t	2,67
6.	Piasek	m3	359,94
7.	Pospółka uziarnienie 0-31,5 mm	m3	900,16
8.	Pospółka uziarnienie 0-63 mm	m3	854,62
9.	Miesz.miner-asfalt. do war.wiąz. AC 16 W	t	343,15
10.	Miesz.miner-asfalt. do war.ścier. AC 11 S	t	339,16
11.	Krawędziaki iglaste kl.II	m3	2,35
12.	Woda	m3	585,75
13.	Słupki drewniane iglaste śred. 70 mm	m3	0,07

6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Projektowana niweleta zostanie dostosowana do istniejących bram wjazdowych na posesje bezpośrednio przylegających do pasa drogowego. Nawierzchnia zostanie tak wyprofilowana, aby wody deszczowe nie spływały na posesje sąsiadujące. Zastosowanie równej nawierzchni asfaltowej przyczyni się do redukcji hałasu.

Inwestycja poprawi płynność ruchu pojazdów, przez co nastąpi ograniczenie emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, a także zmniejszy się zanieczyszczenie wód opadowych, spływających z powierzchni drogi. Projektowana inwestycja powinna również poprawić jakość powietrza atmosferycznego w stosunku do stanu istniejącego, z uwagi na większą prędkość pojazdów a tym samym obniżenie wskaźników emisji. Przy ocenianiu wpływu oddziaływania akustycznego ruchu drogowego należy brać pod uwagę przewidywany wzrost natężenia ruchu, ale również zmniejszenie jego uciążliwości spowodowanej poprawą nawierzchni drogi oraz stałą poprawą sprawności unowocześnianych silników samochodowych. Należy podkreślić, iż emisja hałasu z dróg w znacznie mniejszym stopniu zależy od zwiększenia natężenia ruchu niż od jakości nawierzchni. Przy pewnej wartości granicznej natężenia ruchu dominującą rolę w zakresie generowania hałasu zaczynają odgrywać zjawiska związane z tarciem i jakością

nawierzchni a także charakterem ruchu (ruch ciągły, ruch ciągły pulsujący) Założenia proponowane w projekcie wiążą się z dążeniem do utrzymania odpowiedniego bezpieczeństwa ruchu.

6.1. W zakresie ochrony środowiska wodno – gruntowego i ochrony wód podziemnych

Ewentualne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Dlatego ich prowadzenie powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego. Składowanie substancji mogących skażić górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Podczas realizacji inwestycji prace ziemne prowadzone będą bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych, a w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzone będą bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Woda z ewentualnego odwodnienia zostanie zagospodarowana zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody w gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia wód. Zabezpieczeniem środowiska gruntowo-wodnego, na terenie inwestycji, również w pobliżu terenów zalewowych, stanowiąc będą oczyszczalnie biologiczne w postaci rowów i powierzchni trawiastych z wykorzystaniem oczyszczających właściwości gruntu. Rowy jako powierzchnie infiltracyjno-trawiaste posiadają wystarczającą skuteczność redukcji zanieczyszczeń, zatem mogą być stosowane samodzielnie i nie wymagają współpracy z innymi urządzeniami oczyszczającymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne.

W granicach planowanego przedsięwzięcia nie występuje ciek wodny. Najbliżej zlokalizowany jest ciek wodny o nazwie Turka w odległości 0,4 km od inwestycji. Rozwiązania techniczno-technologiczne, które będą ujęte w projekcie budowlanym sprawią, że wykonanie i eksploatacja planowanej inwestycji wykluczają ryzyko dopływu zanieczyszczeń do istniejących cieków wodnych, wobec tego nie wpłyną na pogorszenie ich stanu.

Aby wyeliminować jakiegokolwiek niebezpieczeństwa podczas realizacji i eksploatacji inwestycji oraz w sytuacji awarii należy zwrócić uwagę, aby:

- ✓ wykonywanie jakiegokolwiek wykopów odbywało się ze szczególną ostrożnością, a roboty ziemne ograniczyły się do bezwzględnie minimum, aby uniemożliwić penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do wód gruntowych,
- ✓ praca i postoje sprzętu mechanicznego niezbędnego do realizacji przedsięwzięcia były prowadzone w taki sposób, aby wyeliminować możliwość zanieczyszczenia gruntu oraz wód gruntowych produktami ropopochodnymi,
- ✓ w przypadku awarii sprzętu, których skutkiem byłoby zanieczyszczenie gleby lub gruntu należy podjąć postępowanie zgodnie z ustawą o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie,
- ✓ sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych był sprawny /bez wycieków paliwa i olejów,
- ✓ użyte materiały nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- ✓ wprowadzić bezwzględny zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt,
- ✓ wszystkie prace budowlane prowadzić z należytą dbałością i maksymalną ostrożnością.

7. RODZAJE I PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

Po wykonaniu inwestycji nie przewiduje się zwiększenia wprowadzanych do środowiska substancji lub energii. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie korzystnie na środowisko poprzez

zmniejszenie emisji spalin oraz zużycia elementów pojazdów, zmniejszy się również emisja hałasu oraz poprawi bezpieczeństwo podróżnych.

Spadki podłużne i porzeczne drogi umożliwią odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających.

W terenie zurbanizowanym, a szczególnie w okolicy skrzyżowań głównych dróg, natężenie ruchu jest największe i występuje kumulacja strumienia emisji oraz z reguły gorsze warunki jej rozpraszania, co często jest przyczyną powstawania lokalnych zagrożeń (długotrwała ekspozycja, smogi). Dużą rolę odgrywa tu przepustowość dróg i związana z tym płynność jazdy, a także lokalizacja dróg tranzytowych (czy w centrum, czy na obrzeżach osiedli).

Zanieczyszczenia komunikacyjne mają charakter fizyko-chemiczny i są to głównie:

- ❖ zanieczyszczenia gazowe jak tlenki azotu, tlenki węgla, węglowodory,
- ❖ zanieczyszczenia pyłowe - w pyłe drogowym występują duże koncentracje metali ciężkich jak ołów i kadm oraz azbestu pochodzącego z klocków hamulcowych, związki biogenne (azot, fosfor, węgiel w postaci sadzy), chlorki, związki organiczne i nieorganiczne określone zawartością węgla całkowitego oraz biochemicznym (BZT) i chemicznym (ChZT) zapotrzebowaniem tlenu, substancje ropopochodne, w tym węglowodory aromatyczne,
- ❖ hałas i drgania.

Wykonawca robót budowlanych winien odpowiednio zorganizować plac budowy oraz zaplecze budowy w sposób minimalizujący zanieczyszczenie środowiska. Powstające w trakcie prac budowlanych odpady komunalne winny być magazynowane w wyznaczonym przez Wykonawcę miejscu i przekazywane odbiorcom posiadającemu zezwolenie na ich odbiór – zgodnie z obowiązującym na terenie Gminy, systemem gospodarowania odpadów. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie na gruntach:

- utwardzonych o niskim poziomie wód gruntowych,
- oddalonych od cieków wodnych,
- położonych poza miejscami spływu wód opadowych.

Ustalenie lokalizacji zaplecza budowy na konkretnych działkach nie jest możliwe na obecnym etapie projektu. Lokalizacja zaplecza będzie zależna od Wykonawcy bądź Wykonawców, którzy zostaną wyłonieni dopiero po uzyskaniu pozwolenia na budowę. W szczególności od ilości i rodzaju sprzętu, jakim dysponować będzie Wykonawca.

Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca winien uporządkować teren baz zaplecza i przekazać go Inwestorowi.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze. W obecnej fazie projektowania nie jest możliwe wykonanie prognozy ilości tych zanieczyszczeń. Źródła tych ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zapleczy budowy. Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych należy zainstalować na zapleczach i placach budowy przenośne sanitarium. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych należy okresowo po napełnieniu opróżniać przez specjalistyczną firmę. Ważne jest również dbanie o zabezpieczanie składowisk materiałów sypkich oraz nadzór nad stanem technicznym sprzętu. W trakcie prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na właściwą eksploatację sprzętu budowlanego. Powinny być zorganizowane stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego o takich zabezpieczeniach i organizacji, które zapewnią nie przedostawanie się produktów ropopochodnych do gruntu i wód.

7.1. Zanieczyszczenia powietrza

Na etapie budowy występuje emisja na skutek spalania paliwa w silnikach maszyn drogowych i emisja pyłów podczas przemieszczania mas ziemnych. Jest to jednak emisja krótkotrwała, w której występują znaczne wahania zanieczyszczeń w wyniku okresowego prowadzenia poszczególnych robót. Z uwagi na krótki czas prowadzenia prac w jednym miejscu i brak racjonalnych alternatywnych rozwiązań, analiza stężeń maksymalnych i średniorocznych jest bezzasadna. W celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza roboty należy prowadzić z użyciem nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu, pod nadzorem.

Na etapie eksploatacji przewiduje się regularną emisję substancji pyłowo-gazowych do powietrza powstających na skutek spalania paliwa w silnikach pojazdów. Zanieczyszczenie powietrza od środków transportu ma charakter ograniczony do okolic dróg o znaczącym natężeniu ruchu. Jest to związane z tym, że źródło emisji zanieczyszczeń znajduje się na wysokości do metra od powierzchni ziemi, a także z unoszeniem pyłu drogowego spowodowanym ruchem pojazdów. Uciążliwości związane z obniżeniem jakości powietrza atmosferycznego wokół szlaków komunikacyjnych mają inny charakter na terenie osłoniętym (zabudowania, wzniesienia, lesistość), a inny na otwartych przestrzeniach. Równocześnie zależą od stałych parametrów pogody dla danego obszaru: kierunku wiatru, pułapu chmur, częstotliwości opadów atmosferycznych.

7.2. Hałas drogowy

Na etapie budowy wystąpi emisja hałasu z maszyn i pojazdów, która ma charakter przejściowy o nieznacznym oddziaływaniu na środowisko. Uciążliwości hałasowej nie da się wyeliminować w czasie realizacji inwestycji. Praca typowych budowlanych urządzeń jak: koparki, spycharki, dźwigi itp. oraz ruch pojazdów ciężkich dowożących materiały konstrukcyjne, wywożących materiały rozbiórkowe, itp. - to źródła hałasu zewnętrznego o znacznych poziomach mocy akustycznej.

Niemniej prowadzone prace, a tym samym uciążliwość hałasu będzie okresowa i krótkotrwała. Należy też wybierać jako wykonawców podmioty, które posiadają niezbędne maszyny i urządzenia o możliwie niskim poziomie mocy akustycznej, a przede wszystkim - sprzęt w dobrym stanie technicznym. Prace zaleca się prowadzić wyłącznie w porze dziennej.

O poziomie hałasu komunikacyjnego, zarówno w miastach, jak i przy trasach komunikacyjnych na terenach poza miejskich, decyduje bardzo wiele różnego rodzaju czynników, takich jak:

- ❖ natężenie ruchu pojazdów,
- ❖ procentowy udział pojazdów ciężarowych w strumieniu pojazdów,
- ❖ prędkość strumienia pojazdów,
- ❖ płynność ruchu pojazdów,
- ❖ położenie drogi oraz rodzaj nawierzchni,
- ❖ rodzaj i szerokość drogi,
- ❖ ukształtowanie terenu, przez który przebiega trasa komunikacyjna,
- ❖ rodzaj sąsiadującej z trasą zabudowy,
- ❖ odległość pierwszej linii zabudowy od skraju jezdni

Hałas drogowy z dostępnych danych przy elewacji budynku mieszkalnego większy niż 75 dB stwarza już krytyczne warunki akustyczne, których przez dłuższy czas nie jest w stanie tolerować żaden z mieszkańców tego budynku, bez ujemnego wpływu na jego zdrowie

Prognozowane wartości hałasu drogowego na etapie eksploatacji.

Czynniki mające wpływ na rozprzestrzenianie się hałasu tj:

- ❖ równoważny poziom mocy akustycznej dla źródła liniowego,
- ❖ pochłanianie dźwięku przez grunt w zależności od rodzaju gruntu i jego położenia w stosunku do drogi,
- ❖ średnia temperatura i wilgotność powietrza,
- ❖ natężenie ruchu i jego struktura.

Z dostępnych danych wynika, że standard jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego, wyrażony równoważnym poziomem dźwięku - 60dB dla pory dziennej i 50 dB dla pory nocnej, powinien zostać nieprzekraczalny.

7.3. Wody opadowe

Głównymi zanieczyszczeniami wód opadowych spływających z drogi są: zawiesiny ogólne, substancje ropopochodne i metale ciężkie. Odwodnienie powierzchniowe drogi wykonuje się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Prognozowane stężenia zanieczyszczeń

w spływach deszczowych z projektowanej drogi są niższe od dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w spływach z dróg określonych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r poz. 1311 z późn. zm.), (100 mg/dm³ zawiesin ogólnych, 15 mg/dm³ węglowodorów ropopochodnych).

Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane z następujących powierzchni:

- nawierzchnia asfaltowa – $F_1 = 6\,985,0 \text{ m}^2$,
- nawierzchnia z kruszywa łamanego – $F_2 = 2\,095,5 \text{ m}^2$,

Spływ wód opadowych i roztopowych obliczono z poniższego wzoru:

$$Q = F \times q \times \Psi \quad [\text{l/s}]$$

gdzie:

F - powierzchnia zlewni w ha

q - natężenie deszczu – przyjęto $q = 77 \text{ dm}^3/\text{ha}$

Ψ- współczynnik spływu powierzchniowego; przyjęto:

Nawierzchnia asfaltowa $\Psi = 0,9$

Nawierzchnia z kruszywa łamanego $\Psi = 0,2$

$$Q = [(6,985 \times 0,9) + (2,096 \times 0,2)] \times 77$$

$$Q = 516,33 \text{ l/s}$$

Zachowany zostanie dotychczasowy sposób odwodnienia drogi za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Spadek poprzeczny daszkowy i jednostronny 2% umożliwi odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do urządzeń odwadniających. Powierzchnia zlewni również nie ulega zmianie.

Dopuszczalne maksymalne stężenia zanieczyszczeń w ściekach wprowadzanych do wód i do ziemi zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r poz. 1311 z późn. zm.).

Zgodnie z § 17 ust. 1 Rozporządzenia wody opadowe lub roztopowe, w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej z terenów dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich lub powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Jednak zgodnie z § 17 ust. 2 Rozporządzenia wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1 mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Przedmiotowa droga jest drogą gminną, ze względu na występujące niskie natężenie ruchu, a także w związku z powyższym Rozporządzeniem nie zachodzi potrzeba oczyszczania wód opadowych i roztopowych przed wprowadzeniem ich do odbiornika.

7.4. Odpady

Główna masa odpadów powstanie na etapie budowy omawianego odcinka drogi.

Źródłem odpadów będą:

- ❖ budowa nawierzchni
- ❖ roboty ziemne.

Powstające odpady zaliczane będą, wg Załącznika „Katalog odpadów” do Rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020r. poz. 10) do Grupy 17 - Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W przypadku przedmiotowej inwestycji w jej skład wchodzić mogą:

Odpady inne niż niebezpieczne

Lp	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Ilość odpadu (Mg)
1	17 05 04	gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03,	15,50
2	02 01 03	odpadowa masa roślinna	2,17
3	17 05 06	urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05,	3,92
4	20 03 01	niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,01
5	20 01 01	papier i tektura	0,01
6	20 01 39	tworzywa sztuczne	0,01

Odpady niebezpieczne

Lp.	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Ilość odpadu (Mg)
1	17 05 05*	urobek z pogłębiania zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi	0,19

W trakcie eksploatacji drogi będą wytwarzane odpady:

Lp	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Ilość odpadu (Mg)
1	20 03 03	opady z czyszczenia ulic i placów	0,42
2	20 03 01	nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,31

Oszacowanie ilości powstających odpadów w tej fazie opracowania jest trudne. Uzależnione jest to od wielu czynników niezależnie oddziałujących na siebie jak: rodzaj gruntu, pora roku i warunki w jakich będą prowadzone roboty.

Wszystkie powstające na etapie realizacji i eksploatacji odpady będą gromadzone w wyznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie odbierane z terenu inwestycji przez specjalistyczną firmę.

Odpady takie jak niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne zostaną przewiezione do pobliskiej sortowni posiadającej zezwolenie na ich odbiór. Urobek zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi, odpady z czyszczenia ulic i placów zostaną wykorzystane przy pracach rekultywacyjnych okolicznego składowiska odpadów zgodnie z obowiązującym na terenie Gminy systemem gospodarowania odpadów.

Nie przewiduje się zwiększonego wpływu na środowisko wytwarzanych odpadów.

7.5. Wpływ na świat roślinny i zwierzęcy

W analizowanym obszarze nie występuje fauna i flora objęta szczególną ochroną. Przyjęte rozwiązania projektowe nie będą miały wpływu na środowisko przyrodnicze.

7.6. Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby

Przyjęte rozwiązania projektowe nie będą miały wpływu na powierzchnię ziemi oraz glebę.

7.7. Wpływ na złoża kopalin, warunki geologiczne, wody podziemne

Ze względu na charakter inwestycji nie wystąpią niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, poziom wód podziemnych ani stosunki gruntowo – wodne. Omawiana inwestycja nie znajduje się w obszarze zagrożonym ruchami masowymi ziemi.

8. INFORMACJA O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

Realizacja planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi gminnej, nie będzie miała transgranicznego oddziaływania na środowisko.

9. INFORMACJA O OBSZARACH PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŃNIA 2004 O OCHRONIE PRZYRODY ORAZ KORYTARZACH EKOLOGICZNYCH, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Droga gminna znajduje się w miejscowości Świercze, Wyrzyki oraz Klukowo na terenie gminy Świercze. Analizowany odcinek drogi nie przekracza kompleksów leśnych należących do Lasów Państwowych. Wzdłuż drogi i w pasie drogowym występują drzewa i krzewy. Na przedmiotowym odcinku może wystąpić konieczność wycinki pojedynczych drzew i krzewów.

Z uwagi na charakter inwestycji jej skalę, zakres i przyjęte rozwiązania nie przewiduje się, aby planowane prace wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody. Na obszarze planowanego przedsięwzięcia nie występuje żaden obszar chronionego krajobrazu ani korytarz ekologiczny.

10. WPŁYW PLANOWANEJ DROGI NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W PRZYPADKU DROGI W TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI DROGOWEJ

Przedmiotowa inwestycja nie jest drogą w transeuropejskiej sieci drogowej i nie wpływa na bezpieczeństwo dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.

11. INFORMACJA O 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

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach w gminie Świercze położonych na terenie obrębów ewidencyjnych:

Jednostka ewidencyjna: 142405_2 Świercze

Obręb ewidencyjny: 0011 Klukowo

Działki ewidencyjne: 82, 85/3, 84/1, 81, 83/1, 83/2, 80/5, 80/6, 80/3, 80/4, 90/2, 76, 60/1, 90/3, 222, 55/3, 59/9, 59/10, 59/2, 59/4,

Obręb ewidencyjny: 0022 Świercze

Działki ewidencyjne: 103, 4/4,

Obręb ewidencyjny: 0027 Wyrzyki

Działki ewidencyjne: 103/1, 103/4, 103/3 i nie będzie realizowana w obszarze kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Obszar oddziaływania ww. inwestycji również nie będzie znajdował się w obszarze kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

12. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ

12.1. Awarie

Możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych związana jest z wystąpieniem rozlewów dużej ilości paliwa czy innych substancji szkodliwych w trakcie transportu na skutek kolizji i wypadków drogowych.

Należy podkreślić, że realizacja przedsięwzięcia spowoduje znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów na dotychczas wykorzystywanych odcinkach dróg, co w istotny sposób zminimalizuje możliwość potencjalnych sytuacji awaryjnych i związanych z tym poważnych awarii.

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. Wypadki drogowe zaliczane do poważnych awarii zalicza się do tzw. zdarzeń przypadkowych. Ocenia się, że prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest rzędu raz na kilkanaście lat lub też rzadziej.

12.2. Katastrofy naturalne

Wśród zagrożeń powodowanych destrukcyjnym oddziaływaniem sił natury największe niebezpieczeństwo na obszarze powiatu płońskiego stwarzają powodzie występujące w różnych porach roku i spowodowane gwałtownym topnieniem śniegów, intensywnymi deszczami, zlodzeniem rzek, krótkotrwałymi burzami oraz silnymi wiatrami. Nie ma możliwości określenia czasu, miejsca i wielkości tego zjawiska. Rozmiary i obszary występowania zagrożenia powodziowego są zmienne, natomiast skutki gospodarcze wiążą się ze stanem zabezpieczenia zagrożonych terenów, przede wszystkim w zakresie technicznych urządzeń przeciwpowodziowych.

Zagrożenie powodziowe województwa mazowieckiego związane jest z przepływającą przez nie na odcinku ok. 330 km rzeką Wisłą i jej dużymi dopływami: Narwią, Pilicą i Bzurą oraz rzeką Bug. Katastrofalne zatopienia mogą wystąpić. Obszar inwestycji oraz jej obszar oddziaływania zlokalizowany jest w odległości ok. 12,0 km od rzeki Wkry i nie znajduje się w obszarze zalewowym.

Obszar inwestycji oraz jej oddziaływania jak i teren województwa mazowieckiego oraz całej Polski zagrożony jest występowaniem niekorzystnych zjawisk atmosferycznych. Zwiększenie ilości ich występowania oraz siły w ostatnich latach wynika z globalnych zmian klimatycznych /ocieplaniem klimatu/. Coraz częściej mamy do czynienia z orkanami i lokalnie występującymi trąbami powietrznymi, długo trwałymi suszami lub ulewnymi deszczami trwającymi kilka dni. Zagrożenia te są zjawiskami losowymi, których wystąpienie jest trudno przewidzieć z odpowiednim wyprzedzeniem i trudno jest się przed nimi uchronić. Powodują zniszczenia materialne jak również są bardzo niebezpieczne dla życia i zdrowia ludzi. Do najczęściej występujących zdarzeń związanych ze zjawiskami atmosferycznym należą:

- a. Susze – wysokie temperatury;
- b. Silne huraganowe wiatry;
- c. Nadmierne opady deszczu oraz szybkie topnienie śniegu;
- d. Nadmierne opady śniegu;
- e. Oblodzenia zalodzenia i zeszronienia.

12.3. Katastrofy budowlane

Katastrofa budowlane mogą być spowodowane błędami przy projektowaniu, błędami w czasie wykonawstwa, nieodpowiednimi warunkami eksploatacji, przypadkami losowymi.

Obszar inwestycji oraz jej obszar oddziaływania może być narażony na katastrofy związane z katastrofami drogowymi. Największe zagrożenia komunikacyjne w ruchu pasażerskim i towarowym, w tym związane z przewozem substancji i materiałów niebezpiecznych, występuje na głównych arteriach komunikacyjnych oraz na drogach przelotowych prowadzących przez duże miasta. Ocenia się, że ze względu głównie na ruch lokalny mieszkańców takie zagrożenie jest niewielkie.

13. PRZEWIDYWANYCH ILOŚCIACH I RODZAJACH WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPLYWIE NA ŚRODOWISKO

Główna masa odpadów powstanie na etapie realizacji omawianego odcinka drogi.

Źródłem odpadów będą:

- ❖ budowa nawierzchni
- ❖ roboty ziemne.

Powstające odpady zaliczane będą, wg Załącznika „Katalog odpadów” do Rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020r. poz. 10) do Grupy 17 - Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W przypadku przedmiotowej inwestycji w jej skład wchodzić mogą:

Odpady inne niż niebezpieczne

Lp	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Ilość odpadu (Mg)
1	17 05 04	gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03,	15,50
2	02 01 03	odpadowa masa roślinna	2,17
3	17 05 06	urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05,	3,92
4	20 03 01	niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,01
5	20 01 01	papier i tektura	0,01
6	20 01 39	tworzywa sztuczne	0,01

Odpady niebezpieczne

Lp.	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Ilość odpadu (Mg)
1	17 05 05*	urobek z pogłębiania zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi	0,19

W trakcie eksploatacji drogi będą wytwarzane odpady:

Lp	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Ilość odpadu (Mg)
1	20 03 03	opady z czyszczenia ulic i placów	0,42
2	20 03 01	nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,31

Oszacowanie ilości powstających odpadów w tej fazie opracowania jest trudne. Uzależnione jest to od wielu czynników niezależnie oddziałujących na siebie jak: rodzaj gruntu, pora roku i warunki w jakich będą prowadzone roboty.

Wszystkie powstające na etapie realizacji i eksploatacji odpady będą gromadzone w wyznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie odbierane z terenu inwestycji przez

specjalistyczną firmę.

Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne będą magazynowane selektywnie w wyznaczonym miejscu placu budowy, w zamkniętych i szczelnych pojemnikach lub kontenerach, w sposób zabezpieczający przed pyleniem, rozwiewaniem odpadów oraz zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego. Odpady zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne będą magazynowane w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach, odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w miejscu wyznaczonym, ogrodzonym, o utwardzonym podłożu, zadaszonym lub zabezpieczonym przed działaniem warunków atmosferycznych. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych będą oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt. Odpady niebezpieczne zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Odpady takie jak niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne zostaną przewiezione do pobliskiej sortowni posiadającej zezwolenie na ich odbiór. Urobek zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi, odpady z czyszczenia ulic i placów zostaną wykorzystane przy pracach rekultywacyjnych okolicznego składowiska odpadów zgodnie z obowiązującym na terenie Gminy systemem gospodarowania odpadów.

Nie przewiduje się zwiększonego wpływu na środowisko wytwarzanych odpadów

14. PRACACH ROZBIÓRKOWYCH DOTYCZĄCYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana jest z wykonaniem prac rozbiórkowych polegających na:

- rozbiórce istniejącej nawierzchni gruntowej,
- robotach ziemnych.

Roboty rozbiórkowe prowadzone będą ręcznie oraz mechanicznie za pomocą koparek, spycharek, frezarek. Czas trwania robót uzależniony będzie od pory roku w jakiej wykonywane będą prace oraz ilości ekip.

Podczas robót rozbiórkowych wystąpi emisja hałasu z maszyn i pojazdów, która ma charakter przejściowy o nieznacznym oddziaływaniu na środowisko. Uciążliwości hałasowej nie da się wyeliminować w czasie realizacji inwestycji. Prowadzone prace, a tym samym uciążliwość hałasu będzie okresowa i krótkotrwała. Należy też wybierać jako wykonawców podmioty, które posiadają niezbędne maszyny i urządzenia o możliwie niskim poziomie mocy akustycznej, a przede wszystkim - sprzęt w dobrym stanie technicznym. Prace zaleca się prowadzić wyłącznie w porze dziennej.

WNIOSKI

Faza realizacji

1. W trakcie prowadzenia robót budowlanych Inwestor zapewni bezpieczeństwo ludzi i mienia oraz zadba o to, aby prowadzone roboty stwarzały jak najmniejszą uciążliwość powodowaną pracą urządzeń (hałas, zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby) dla zdrowia i środowiska. Prace budowlane i montażowe będą realizowane w porze dziennej z przestrzeganiem reżimów technologicznych i przepisów bhp.
2. Prace ziemne w zakresie wymiany gruntu ograniczone będą do minimum. Nadmiar ziemi z wykopów będzie wykorzystany gospodarczo w miejscach położonych blisko terenu budowy, i do wykorzystania w celu rekultywacji terenów przekształconych w trakcie prac ziemno-budowlanych oraz do kształtowania przydrogowych terenów zieleni.
3. W trakcie realizacji prac stosowane będą technicznie sprawne pojazdy i maszyny budowlane by nie dopuścić do niekontrolowanych wycieków materiałów napędowych do gruntu.

4. Podczas realizacji otwarte wykopy zabezpieczone będą przed ich zalaniem (nieprzestrzeganie tego może spowodować znaczne pogorszenie ich właściwości geotechnicznych i warunków prowadzenia prac budowlanych).
5. Produkowane odpady pochodzące z budowy nawierzchni drogi oraz z pozostałych prac budowlanych, przed przekazaniem odpowiednim podmiotom, będą magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach.
6. Teren zajęty na czas realizacji inwestycji jak i teren wokół inwestycji, wykonawca będzie starał się utrzymywać w czystości.
7. Uwzględnione będą interesy osób trzecich, polegające na dostępie do drogi (należy wziąć pod uwagę lokalizację drogi zastępczej, tworzenie objazdów).

Faza eksploatacji

1. Stan środowiska w wyniku eksploatacji drogi nie będzie gorszy niż przed jej uruchomieniem (eksploatacja drogi nie będzie powodować ponadnormatywnych negatywnych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska naturalnego),
Realizacja inwestycji, poprzez poprawę spójności układu komunikacyjnego z regionalną i ponadregionalną siecią drogową, przyczyni się do rozwoju działalności gospodarczej, polepszenia warunków życia mieszkańców oraz wzrostu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego.

Uwzględniając:

- rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia,
- zastosowane środki techniczne mające na celu ograniczenie występowania awarii przemysłowej, ocenia się, że nie zachodzą uwarunkowania określone w art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wskazujące na konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Ocenia się, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w związku z §3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029).

Karta informacyjna wykonana została w związku z koniecznością uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania „Budowa drogi gminnej Świercze – Klukówek nr 340503W”.

W związku z powyższym, wnioskuje się o odstąpienie od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

23.08.2023r

Pawel Szymanski

data i podpis autora

WYKAZ DZIAŁEK PRZEWIDZIANYCH DO PROWADZENIA PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH POLEGAJĄCYCH NA WYCINCE DRZEW I KRZEWÓW

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana jest z wykonanie prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów na działkach położonych na terenie :

Jednostka ewidencyjna: 142405_2 Świercze

Obręb ewidencyjny: 0011 Klukowo

Działki ewidencyjne: 82, 80/4, 80/5, 84/1