

Karta informacyjna przedsięwzięcia (podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu)

Podstawa prawna: art. 62a ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 247).

Załącznik do wniosku z dnia 23.11.2021r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej nr 141010N Rosochackie - Jaški

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

1.1. Rodzaj i skala przedsięwzięcia

Rodzaj przedsięwzięcia wg rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) – § 3 ust. 1 pkt 62 „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej na odcinku od miejscowości Rosochackie do miejscowości Jaški, gm. Olecko.

Podstawowe dane istniejącego pasa drogowego:

- aktualna szerokość jezdni: 4,0-6,0 m,
- aktualna szerokość poboczy: 0,70 – 1,25 m,
- szerokość pasa drogowego: 8,5,0 – 24,0 m.

Podstawowe dane dotyczące planowanego przedsięwzięcia:

- klasa drogi: L,
- całkowita długość drogi: około 2586 m,
- podstawowa szerokość jezdni: 5,0 m,
- podstawowa szerokość poboczy: 1,0 m,
- podstawowa szerokość ciągu pieszo rowerowego na terenie zabudowy 3,0 m
- podstawowa szerokość ścieżki rowerowej poza terenem zabudowy 2,0 m

Zakres prac przewiduje: wykonanie nawierzchni jezdni drogi, skrzyżowań i zjazdów z betonu asfaltowego lub betonu cementowego, wykonanie nawierzchni ciągu pieszo rowerowego utwardzonego z kostki betonowej lub betonu asfaltowego, wykonanie ścieżki rowerowej dwukierunkowej utwardzonej z kostki betonowej lub betonu asfaltowego, wykonanie zjazdów z kostki betonowej i betonu asfaltowego, budowę kanału technologicznego, wykonanie poboczy gruntowych, wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy), odwodnienie jezdni i pasa drogowego: remont istniejących rowów przydrożnych, remont i budowa przepustów pod zjazdami i pod koroną drogi, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

1.2. Usytuowanie przedsięwzięcia

- droga gminna nr 141010N na odcinku Jaski - Rosochackie,
- gmina Olecko,
- powiat olecki,
- województwo warmińsko – mazurskie.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na działkach o nr geod.:

10/1, 10/2, 110/8, 111, 135/8, 138, 140, 141/1, 141/2, 141/5, 141/6, 141/7, 142, 143, 145/10, 145/12, 145/13, 145/2, 145/3, 145/6, 145/9, 148, 149, 15/5, 15/6, 15/7, 16/1, 16/2, 17/1, 172/2, 172/3, 172/4, 172/5, 18/1, 19, 322, 8, 9, obręb 22 Rosochackie, gmina Olecko, powiat olecki,

132/2, 133, 134/2, 132/1, 152/5, 354/2, 151/1, 151/5, 151/3, 126/1, 149/2, 354/1, 149/1, 359, 157/2, 263, 136/3, 349/2, 138/2, 139/1, 136/1, 109, 141, obręb 11 Jaški, gmina Olecko, powiat olecki,

Część działek jest własnością prywatną i nastąpi podział decyzją Zrid.

1.3. Stan istniejący

Omawiany odcinek drogi przebiega zarówno w terenie zabudowanym jak i poza terenem zabudowanym. Tereny przyległe do drogi to tereny rolnicze, oraz tereny zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej. Droga gminna posiada połączenie komunikacyjne z drogą powiatową nr 1816N w m. Rosochackie i drogą powiatową nr 1814 N w m. Jaśki.

W chwili obecnej na całym odcinku droga posiada jezdnię o nawierzchni żwirowej o szerokości od 4,00 do 6,0 m. Na całym odcinku drogi występują nieliczne urządzone zjazdy na posesje i na drogi boczne, brak jest wydzielonych ciągów pieszych, rowerowych, zatok autobusowych. Korona drogi wyraźnie ukształtowana miejscami z rowami odwadniającymi.

W chwili obecnej droga stanowi utrzymywany szlak komunikacyjny stanowiący istotne połączenie komunikacyjne okolicznych miejscowości z miastem Olecko.

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

Droga gminna jest wykorzystywana w sposób ciągły jako szlak komunikacyjny umożliwiający połączenie komunikacyjne z miastem Olecko. W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada drogę z jezdnią o nawierzchni żwirowej. Odwodnienie powierzchniowe na teren przyległy do korpusu drogi.

Powierzchnia planowanego zajęcia terenu to:

- jezdnia o nawierzchni utwardzonej – około 13000 m²,
- zjazdy o nawierzchni utwardzonej – około 400 m²,
- pobocza gruntowe – około 5200 m²,
- ciąg pieszo rowerowy utwardzony – około 1500 m²,
- ścieżka pieszo rowerowa utwardzona – około 4200 m².

Teren położony w pasie drogowym porośnięty jest głównie trawami. Miejscami występują zakrzaczenia i pojedyncze drzewa. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci zatrawionych skarp zlokalizowanych wzdłuż drogi oraz drzewa zlokalizowane w pasie drogowym. Przy planowaniu przebiegu drogi w planie uwzględniono potrzebę zachowania istniejącego drzewostanu.

2.1. Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP)

Analizowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi gminnej Jaśki - Rosochackie znajduje się w zasięgu obszaru jednolitej części wód powierzchniowych: PLRW2000252628567 (europejski kod jednolitej części wód).

Teren inwestycji polegające na przebudowie drogi gminnej Jaśki – Rosochackie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o nazwie: „Połomka od źródeł do Romoty bez Romoty” o kodzie PLRW2000252628567 wyznaczonej jako naturalna część wód powierzchniowych.

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

Obszar analizowanej inwestycji leży na obszarze dorzecza Wisły, gdzie wydzielono 90 Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd). Omawiana inwestycja znajduje się na terenie Nr 32 JCWPd (europejski kod

jednolitej części wód PLGW200032). Wskazana JCWPd usytuowana jest w obrębie Regionu Środkowej Wisły. Na całym jej obszarze występuje jeden lub dwa poziomy wodonośne czwartorzędowe. W utworach neogenu występuje jeden poziom wodonośny. Głębokość występowania wód słodkich wynosi około 300 m. Cele środowiskowe dla Jednolitych Części Wód Podziemnych obejmujących teren omawianej inwestycji zostały przedstawione w ustanowionym Planie Zagospodarowania Dorzecza rzeki Wisły. Cele te zostały określone na mocy art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ww. Dyrektywy dobry stan wód podziemnych oznacza stan osiągnięty przez części wód podziemnych, jeżeli zarówno jej stan ilościowy, jak i chemiczny jest określony, jako co najmniej „dobry”. Ramowa Dyrektywa Wodna w art. 4 przewiduje dla wód podziemnych następujące główne cele środowiskowe:

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

Dla obszaru dorzecza Wisły obowiązuje „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” (M.P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549). Przy ustalaniu celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) brano pod uwagę aktualny stan JCWP w związku z wymaganym zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną warunkiem niepogarszania ich stanu.

Dla jednolitych części wód, PLRW2000252628567 stan wody określono jako dobry, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jako niezagrażona. Planowana inwestycja nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych.

2.2. Jednolite części wód podziemnych (JCWPd)

Obszar analizowanej inwestycji leży na obszarze dorzecza Wisły, gdzie wydzielono 90 Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd). Omawiana inwestycja znajduje się na terenie Nr 32 JCWPd (europejski kod jednolitej części wód PLGW200032). Wskazana JCWPd usytuowana jest w obrębie Regionu Środkowej Wisły. Na całym jej obszarze występuje jeden lub dwa poziomy wodonośne czwartorzędowe. W utworach neogenu występuje jeden poziom wodonośny. Głębokość występowania wód słodkich wynosi około 300 m. Cele środowiskowe dla Jednolitych Części Wód Podziemnych obejmujących teren omawianej inwestycji zostały przedstawione w ustanowionym Planie Zagospodarowania Dorzecza rzeki Wisły. Cele te zostały określone na mocy art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ww. Dyrektywy dobry stan wód podziemnych oznacza stan osiągnięty przez części wód podziemnych, jeżeli zarówno jej stan ilościowy, jak i chemiczny jest określony, jako co najmniej „dobry”. Ramowa Dyrektywa Wodna w art. 4 przewiduje dla wód podziemnych następujące główne cele środowiskowe:

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

Przedmiotowa inwestycja ma na celu poprawę warunków ruchu kołowego oraz bezpieczeństwa użytkowników drogi, a więc przede wszystkim mieszkańców pobliskich posesji. Nie przewiduje się, by realizacja omawianej inwestycji mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu oraz tym samym zwiększyć ilość zanieczyszczeń przedostających się do środowiska. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, dzięki czemu dotrzymane zostaną wyznaczone cele Ramowej Dyrektywy Wodnej. Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na jednolitą część wód PLRW2000252628567 należące do dorzecza Wisły oraz jednolitej części wód podziemnych Nr 32.

2.3. Wykorzystywanie zasobów naturalnych

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

2.4. Emisja i występowanie innych uciążliwości

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

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

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

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

2.6. Przedstawienie usytuowania inwestycji względem obszarów chronionych

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu jezior Oleckich na którym obowiązują zapisy Rozporządzenia nr 139 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2008 r. nr 178 poz. 2621). Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi gminnej na odcinku Jaśki - Rosochackie leży częściowo na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich, na którym to obowiązują następujące zakazy:

- 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką;
- 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.);
- 3) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;
- 4) wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów;
- 5) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych;
- 6) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka;
- 7) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych;
- 8) lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybackiej.

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

Realizacja omawianej inwestycji będzie wymagała przeprowadzenia wycinki drzew. Drzewa które przeznaczono do wycinki kolidują z projektowaną drogą (znajdują się w projektowanej jezdni, projektowanym ciągu pieszo rowerowym, lub w poboczu drogi). Drzewa nie przeznaczone do wycinki znajdujące się w pasie drogowym na czas budowy należy ochronić matami słomianymi i deskowaniem. Przewidywana ilość drzew przeznaczonych do wycinki to:

- lipa drobnolistna 3 szt. o obwodzie pnia: 137, 157, 204 cm,
- jesion 2 szt. o obwodzie pnia: 20, 20 cm,
- brzoza 3 szt. o obwodzie pnia: 20, 25, 33 cm,
- świerk 5 szt. o obwodzie pnia 22, 25, 28, 35, 36 cm,
- klon 5 szt. o obwodzie pnia 136, 182, 120, 190, 270 cm

W ramach remontu istniejących rowów przydrożnych planuje się ich oczyszczenie z namułu o śr. gr. 20 cm oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem trawą. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów. Planuje się budowę rowów trapezowych odwadniających projektowaną jezdnię i elementy zagospodarowania pasa drogowego.

W przypadku wykonywania robót w strefie korzeni drzew, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny. W celu wykluczenia możliwości przypadkowego uszkodzenia korzeni drzew roboty prowadzone będą ręcznie.

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

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

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

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

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi gminnej nr 141010N na odcinku Jaśki - Rosochackie może potencjalnie wpływać na klimat przede wszystkim podczas etapu jej realizacji w związku z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Do przebudowy analizowanej drogi wykorzystywane będą jednocześnie kilka maszyn budowlanych. Jednak jak wspomniano w dalszej części karty informacyjnej przedsięwzięcia (pkt. 7.1.) praca kilku maszyn napędzanych silnikami diesla wobec ruchu pojazdów korzystających z drogi będzie niezauważalna. Oznacza to, że emisja zanieczyszczeń do powietrza z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów poruszających się po omawianej drodze. Nie przewiduje się, by w wyniku prowadzenia prac budowlanych w obrębie planowanej do przebudowy drogi mogły powstać nadmierne skażenia powietrza.

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

Oddziaływania na etapie likwidacji analizowanej inwestycji będą zbliżone do oddziaływań w trakcie jej przebudowy. Likwidacja planowanego przedsięwzięcia – hipotetyczna – spowodowałaby głównie powstanie odpadów z prac rozbiórkowych, co skutkowałoby dodatkowo lokalnym wzrostem emisji pyłów i gazów oraz hałasu. Przy likwidacji inwestycji powstawać będą niewielkie zanieczyszczenia powietrza powstałe na skutek spalania paliw przez maszyny i środki transportu. Oddziaływanie to będzie jednak krótkotrwałe oraz wybitnie lokalne.

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

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

2.8. Wpływ klimatu na trwałość inwestycji

Budownictwo liniowe narażone jest szczególnie na zmiany temperatur zwłaszcza w okresie zimowym. Projektowana przebudowa drogi zostanie wykonana z wysokiej jakości materiałów odpornych na wpływ warunków atmosferycznych. Wpływ zmian klimatu na trwałość przedsięwzięcia (odporność inwestycji na klęski żywiołowe, warunki ekstremalne) jest nieistotny, wynika to zarówno z położenia inwestycji, jej wielkości oraz prognozowanych zmian klimatu. W związku ze zmianami klimatu (wichury, temperatura , globalne ocieplenie, powodzie) budownictwo liniowe również jest narażone za ww. czynniki. Budowa drogi zgodnie ze sztuką budowlana z materiałów posiadających atesty i aprobaty uczyni trwałą i stabilną drogę odporną przez długi czas na postępujące zmiany klimatu. Konstrukcja drogi została zaprojektowana tak aby zapewnić trwałość i wytrzymałości inwestycji przez długie lata.

Adaptacja inwestycji do zmian klimatu nie jest wymagana.

2.9. Ocena planowanego przedsięwzięcia na różnorodność biologiczną

Planowana inwestycja polega wyłącznie na przebudowie istniejącej dotychczas drogi gminnej na odcinku Jaśki - Rosochackie oraz dostosowaniu jej parametrów do obowiązujących przepisów. W związku z powyższym nie przewiduje się, by planowana inwestycja mogła negatywnie oddziaływać na różnorodność biologiczną tego obszaru. W wyniku realizacji omawianej inwestycji nie będzie dochodziło do zabijania i niszczenia gatunków chronionych, dzięki czemu nie będzie ona wpływać na ich liczebność i kondycję populacji. Przebudowa drogi po istniejącym od wielu lat ciągu posiadającym utrwalony i utrzymywany szlak drogowy, jak również niewielki odcinek planowanej do przebudowy drogi –około 2,60 km, nie przyczyni się do braku dodatkowej utraty siedlisk, ich fragmentacji oraz zaburzeniu pełnionych przez siedlisko funkcji. Dzięki zastosowaniu proponowanych rozwiązań chroniących środowisko planowana inwestycja nie będzie wpływać negatywnie na ekosystemy kluczowe dla cennych gatunków.

3. Rodzaj technologii

Planowane przedsięwzięcie nie wnosi istotnych zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem. Przy realizacji przedsięwzięcia przyjęto wykonanie prac metodą tradycyjną.

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

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z betonu asfaltowego lub z betonu cementowego i betonu asfaltowego na podbudowie z kruszyw naturalnych i z wykorzystaniem istniejącej jezdni jako podbudowy, pochylenie poprzeczne jezdni - 2%, pochylenia poprzeczne poboczy - 6 %. Niweleta jezdni, zjazdów dostosowana do istniejącego zagospodarowania terenu.

Nawierzchnia zjazdów wykonana zostanie w technologii z betonu asfaltowego lub z betonu cementowego i z kostki betonowej.

Nawierzchnia Ciągów pieszo rowerowych i ścieżek rowerowych w technologii z betonu asfaltowego lub z betonu cementowego i z kostki betonowej.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej na odcinku drogi gminnej Jaśki - Rosochackie możliwe jest rozważenie następujących wariantów przedsięwzięcia:

„Wariant „zerowy” – polegający na nie podjęciu realizacji przedsięwzięcia.

„Wariant bezinwestycyjny”

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

„Wariant inwestycyjny”

1. Przebiegi alternatywne

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

Zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę drogi po nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (wydłużenie ciągu drogi), przyrodnicze (zmiany w środowisku przyrodniczym i sposobie użytkowania terenów), gospodarcze (wyłączenia gruntów z gospodarki rolnej) a także społeczne przemawiają za tym, by omawiane ciągi komunikacyjne zachowały istniejący zasadniczy przebieg, ponieważ łączą się z innymi ciągami dróg. Wariant proponowany przez wnioskodawcę pozwala na ograniczenie uciążliwości do minimum. Inwestycje zaprojektowano zgodnie z ergonomią produkcji opartej o znaczne reżimy technologiczne i sanitarne.

2. Ukształtowanie trasy w planie

Wariantowość rozwiązań projektowych ograniczono do wyboru trasy przebiegającej w miejscu istniejącym, w celu maksymalnego wykorzystania istniejącej nawierzchni jako podbudowy nowych nawierzchni jezdni. Powyższe planowane rozwiązania projektowe pozwalają na prawidłowe ukształtowanie drogi w planie.

3. Warianty niwelety

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

4. Szerokość jezdni

Ze względu na szerokość pasa drogowego oraz klasę drogi przyjęto podstawową szerokość jezdni równą 5,00 m. Zwiększenie szerokości jezdni ponosiłoby za sobą duże koszty związane z poszerzeniem korpusu drogowego, podziałem i wykupem działek przyległych oraz konieczność wycinki wszystkich drzew zlokalizowanych w sąsiedztwie jezdni. Biorąc pod uwagę koszty przebudowy przyjmowanie większej szerokości jezdni przy prognozowanych natężeniach ruchu nie ma uzasadnienia ekonomicznego, a związana z tym konieczność wycięcia większej ilości drzew nie ma uzasadnienia przyrodniczego.

5. Konstrukcja jezdni

Konstrukcja istniejących jezdni stanowić będzie podbudowę nowej nawierzchni. Taki wariant wybrano określając założenia projektowe. Biorąc pod uwagę klasę drogi, oczekiwane natężenia ruchu oraz efektywność kosztową przyjęto, że najbardziej optymalnym wariantem przebudowy drogi będzie wykonanie nawierzchni jezdni oraz zjazdów z betonu asfaltowego lub betonu cementowego. Zjazdy przecinające ciągi pieszo rowerowe z betonu asfaltowego lub kostki betonowej. Wybranie innego rozwiązania materiałowego do przebudowy drogi i zagospodarowania pasa drogowego (np. nawierzchnie powierzchniowo utrwalane), nie spełniłoby oczekiwań, co do funkcji i sposobu użytkowania ciągu komunikacyjnego oraz wpłynęłoby niekorzystnie na koszty związane z przebudową i eksploatacją przedmiotowej inwestycji.

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

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

5.1 W fazie realizacji przedsięwzięcia

- woda - w trakcie przebudowy do celów technologicznych: 30 m³,
- surowce - nie wystąpią,
- materiały do przebudowy drogi – wariant nawierzchnia z betonu asfaltowego:
 - beton asfaltowy: około 4.000 Mg,
 - kruszywa mineralne: około 4.600 Mg,
 - emulsja asfaltowa: około 8 Mg,
- paliwa - w trakcie przebudowy:
 - olej napędowy: 6 Mg,
 - etylina: 1 Mg.

szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną - nie wystąpi,
- ciepłą - nie wystąpi,
- gazową - nie wystąpi.

5.2. Składowanie mas ziemnych

Powstałe masy ziemne w trakcie wykonywania inwestycji będą sukcesywnie wykorzystywane przy przebudowie drogi. W przypadku gdy niemożliwe będzie w danym momencie zagospodarowanie większej ilości mas ziemnych zostaną one składowane na terenie inwestycji. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.

5.3. W fazie eksploatacji

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

6. Rozwiązania chroniące środowisko

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

6.1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia

Na etapie budowy i eksploatacji wszelkie prace odbywać się będą jedynie w granicach działki do której inwestor posiada tytuł prawny. Budowa prowadzona zostanie z poszanowaniem normatywów narzuconych prawem budowlanym i przepisami wykonawczymi. Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować poza: obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami znajdującymi się w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Należy uszczelnić teren zaplecza budowy, w tym składy materiałów i bazy transportowe. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. W trakcie realizacji robót nie przewiduje się potrzeby tymczasowego składowania materiałów.

Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Wierzchnia warstwa gleby, zdjeta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.

W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych na etapie przebudowy drogi, w tym na czas prowadzenia

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

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacjach paliw. Na wypadek wycieku substancji ropopochodnych z silników pojazdów podjęte zostaną działania polegające na: usunięciu źródła wycieku, zebraniu substancji ropopochodnej przy użyciu sorbentów nie wchodzących w reakcje z substancjami niebezpiecznymi, oddanie odpadu do unieszkodliwienia.

W celu zminimalizowania wpływu inwestycji na etapie jej realizacji na zanieczyszczenie powietrza podjęte będą następujące działania: ograniczenie czasu pracy silników pojazdów i maszyn polegające na ich wyłączaniu podczas przerw, zabezpieczenie materiałów sypkich przewożonych pojazdami przez przykrywanie ich plandekami, zabezpieczenie materiałów sypkich zlokalizowanych lub wbudowanych na terenie inwestycji przez przykrywanie ich plandekami lub zraszanie wodą.

Drzewa, w których sąsiedztwie prowadzone będą prace budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i osłonięcie deskami. W przypadku wykonywania robót w strefie korzeni drzew, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny. W celu wykluczenia możliwości przypadkowego uszkodzenia korzeni drzew roboty prowadzone będą ręcznie. Drzewa przeznaczone do wycinki będą wycięte poza okresem lęgowym ptaków.

6.2. Na etapie eksploatacji

W trakcie eksploatacji przebudowanej drogi przewiduje się:

- zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni jezdni drogi. Ulepszenie nawierzchni jezdni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji zapylenia.
- zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni jezdni drogi. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni jezdni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu.
- zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza – usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na przebudowywanym odcinku drogi przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.
- poprawie bezpieczeństwa - poprzez budowę ciągów pieszo rowerowych i ścieżek rowerowych niechronieni użytkownicy dróg będą bardziej bezpieczni.

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

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

7.1. Oddziaływania powstałe na etapie przebudowy

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

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

Nie są to odpady niebezpieczne, powstania takich odpadów, w trakcie prac budowlanych się nie przewiduje. Emisja odpadów wystąpi tylko w fazie przebudowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas przebudowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701) – zostać zgłoszony właściwemu Organowi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Odpady stałe. W trakcie przebudowy drogi mogą powstawać odpady pochodzące z rozbiórek istniejącej nawierzchni drogi. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją odpady z remontów i przebudów dróg (17 01 81) nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych. Nie przewiduje się powstania odpadów z grupy 17 03 03 „Smoła i produkty smołowe”, które są zaliczane do niebezpiecznych (istniejąca nawierzchnia drogi nie zawiera warstw smołowych). Powstałe odpady pochodzące z rozbiórek będą podlegały segregacji pod względem możliwości wykorzystania jako materiałów z odzysku. Odpady nienadające się do ponownego wykorzystania będą unieszkodliwiane.

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

7.2. Oddziaływania powstałe na etapie eksploatacji

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

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

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

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

Przedsięwzięcie znajduje się w pobliżu obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich podlegającemu ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

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

- Puszcza Borecka (kod: PLB280006; powierzchnia 18962,76 ha) w odległości ok. 13,9 km w kierunku północno zachodnim od m. Jaśki,
- Dolina Górnej Rospudy (kod PLH200022; powierzchnia 4070,69 ha) – w odległości około 14 km w kierunku wschodnim od m. Jaśki
- Torfowisko na Tatarskiej Górze (powierzchnia 575 ha) -w odległości około 23 km w kierunku północnym od m. Jaski,
- Murawy na Pojezierzu Ełckim (kod: PLH280041; powierzchnia 77,22 ha) w odległości ok. 17 km w kierunku południowym od m. Jaśki

9.1. Korytarze ekologiczne

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami korytarzy ekologicznych. Najbliżej położony korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 1000 m od planowanej inwestycji i jest to korytarz północny KPn-4B o nazwie Dolina Rospudy.

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

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

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

9.2. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska:

9.2.1. Obszary wodnoblótne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łągowe oraz ujścia rzek

W obrębie inwestycji zwierciadło pierwszego poziomu wód podziemnych zalega między 4,0 a 7,0 metrem p.p.t. Na poziom zalegania wód podziemnych wpływ ma równinna rzeźba terenu oraz odległość od zgłębień śródpolnych i zbiorników wodnych. Zasilanie poziomów wód podziemnych występuje głównie przez filtracje opadów atmosferycznych. Siedliska łągowe występują w całym kraju jako zbiorowiska azonalne we wszystkich płaskodennych dolinach rzek i potoków posiadających koryta wód powodziowych oraz na terenach zalewowych dużych i średnich rzek. W pobliżu inwestycji nie znajdują się rzeki, które mogłyby spełniać te warunki. Inwestycja jaką jest przebudowa drogi nie znajduje się na terenie zalewowym. Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w odległości ok. 120 m od granicy jeziora Dobskiego - najmniejsza odległość na jaką zbliża się droga do jeziora na końcu opracowania, które znajduje się ok 16 m poniżej projektowanego układu drogowego. Do jeziora wpływa i wypływa ciek o

nazwie Giżanka który zlokalizowany jest w odległości ok 4,5 km (najmniejsza odległość na jaką zbliża się droga).

Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się zagrożenia dla obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

9.2.2. Obszary wybrzeży, i środowisko morskie

Obszar inwestycji leży poza obszarami wybrzeży oraz poza pasem nadmorskim.

9.2.3. Obszary górskie

Obszar inwestycji to teren płaski poza obszarami góorskimi.

9.2.4. Obszary leśne

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

9.2.5. Obszary objęte ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

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

9.2.6. 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

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z przepisami ustawy Prawo budowlane oraz ze sztuka budowlaną nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w tym na różnorodność biologiczną, rozumiana jako liczebność i kondycja populacji występujących gatunków w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na obszary chronione a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska dla których ochrony wyznaczone zostały obszary Natura 2000. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcje ekosystemu.

Jak wskazano w pkt. 9 KIP najbliższe położone obszary podlegające specjalnej ochronie Natura 2000 znajdują się w odległości ok 13,9 km od planowanej inwestycji -(Puszcza Borecka).

Przebudowa drogi nie będzie miała wpływu na migracje zwierząt. W wyniku inwestycji jaką jest przebudowa drogi, zostanie wykonana nawierzchnia bitumiczna oraz ciągi pieszo rowerowe na istniejącej nawierzchni żwirowej w granicach istniejącego pasa drogowego. Przy drodze nie powstaną bariery w postaci ekranów, ogrodzeń, barier energochłonnych lub innych elementów które utrudniały by migracje zwierząt zarówno dużych jak i małych. Przy niewielkim natężeniu ruchu jaki przejmie droga gminna w obecnej chwili - ruch lokalny, migracja i śmiertelność zwierząt pozostanie na niezmiennym poziomie.

9.2.7. Obszary, na których standardy jakości życia zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia

Planowana inwestycja nie obejmuje obszarów o przekroczonych normach jakości środowiska takich jak obszary z rozwijającym się przemysłem ciężkim, powodujących wzrost emisji gazów, pyłów itp. oraz obszary o przekroczonych standardach jakości wód podziemnych i powierzchniowych.

9.2.8. Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne

Planowana inwestycja znajduje się poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne.

9.2.9. Gęstości zaludnienia

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze o małej urbanizacji. Wzdłuż drogi znajdują się nieliczne budynki mieszkalne zagrodowe oraz budynki zabudowy jednorodzinnej. Mając na uwadze powyższe także natężenie ruchu nie przewiduje się zagrożenia dla środowiska ludzkiego.

9.2.10. Obszary przylegające do jezior

Analizowany obszar nie przylega do żadnego jeziora. Najbliżej położone jezioro to jezioro Dobki. Jezioro znajduje się w odległości około 120 m (najbliższa odległość na jaka zbliża się droga) w od planowanej inwestycji w m. Jaśki. Przebudowa drogi zgodnie ze standardami projektowymi nie wpłynie negatywnie na wody jeziora Dobki.

9.2.11. Uzdrawiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

Teren inwestycji nie jest położony na obszarze ochrony uzdrowiskowej, w najbliższym sąsiedztwie nie znajdują się uzdrowiska.

9.2.12. Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe opisano w punktach. 2.1. i 2.2.

Cele środowiskowe rozumiane jako osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód podziemnych, dobrego stanu chemicznego wód podziemnych, dobrego stanu ekologicznego, dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych, a także zapobieganie ich pogorszeniu w szczególności w odniesieniu do ekosystemów wodnych i od wody zależnych, określa się dla:

- 1) jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione;
- 2) sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych;
- 3) jednolitych części wód podziemnych;
- 4) obszarów chronionych

Na obszarze inwestycji istnieje jednolita część wód podziemnych nr 32.

Ocena stanu chemicznego: **dobry**

Ocena stanu ilościowego: **dobry**

Ocena stanu ogólnego: **dobry**

Przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem (ponadlokalnym), długotrwałym, nieodwracalnym i skumulowanym oddziaływaniem związanym z emisją, wykorzystaniem zasobów naturalnych, wystąpieniem awarii przemysłowej o której mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138).

Planowana inwestycja zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będzie kolidować z realizacją celów dla środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) określonych w Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły. Realizacja zamierzeń nie spowoduje pogorszenia stanu wód powierzchniowych ani podziemnych. Opisane powyższej przedsięwzięcie jest inwestycją mało uciążliwą dla środowiska wód ze względu na prosty charakter prac, oraz stosowane prewencyjne działania ochronne. Nie ma więc potrzeby na etapie realizacji stosowania specjalnych technologii lub rozwiązań inżynierskich, które ograniczałyby negatywny wpływ na wody.

W trakcie prowadzenia prac należy zwrócić szczególną uwagę na właściwą eksploatację sprzętu budowlanego. Pojazdy będą tankowane w bazach transportowych.. Na wypadek wycieku substancji ropopochodnych na miejscu będzie znajdować się diatomit (materiał absorpcyjny). Na placu budowy będą ustawione przenośne toalety, z których ścieki wywożone będą do oczyszczalni ścieków.

9.2.12. Odwodnienie drogowe

W ramach przebudowy drogi planuje się przebudowę istniejących przepustów znajdujących się w pasie drogowym oraz budowę nowych przepustów pod koroną drogi. Przebudowa polegać będzie na wymianie istniejących rur betonowych na nowe rury karbowane PEHD. Przepusty od strony wlotu i wyloty zostaną umocnione brukiem kamiennym. Ze względu na to, iż są to przepusty przeprowadzające wody opadowe z korpusu drogi (niewielka ilość wód) w trakcie przebudowy przepustów wody zostaną przepompowywane na drugą stronę projektowanej drogi lub przepusty zostaną wykonane w okresie gdzie tej wody będzie znikoma ilość.

W ramach remontu istniejących rowów przydrożnych planuje się ich oczyszczenie z namułu śr. gr. 20 cm oraz wyprofilowanie skarp rowów wraz z obsianiem trawą. Nadmiar gruntu powstały z usunięcia warstwy ziemi urodzajnej wykorzystany zostanie do humusowania skarp rowów.

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

Przedmiotowa droga nie znajduje się w transeuropejskiej sieci drogowej. Planowana inwestycja wpłynie na poprawę stanu bezpieczeństwa i poprawi komunikację z miastem Olecko i na terenie gminy Olecko i gmin sąsiednich. Z przedmiotowej drogi brak jest dostępu do dróg krajowych będących w transeuropejskiej sieci drogowej.

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

Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie będą realizowane inne przedsięwzięcia, stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się (kumulowania) oddziaływań na środowisko. Według informacji uzyskanych na III kwartał 2021 r. na obszarze, na który będzie oddziaływać przebudowa nie są planowane żadne inwestycje. W związku z powyższym przedstawienie skumulowanego oddziaływania planowanego zamierzenia na poszczególne elementy środowiska, w szczególności kumulowania się innych oddziaływań przedsięwzięć na tym obszarze jest na tym etapie trudne do ustalenia.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Za katastrofę naturalną uznaje się wg Ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej: „Zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powodzie, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi albo też działanie innego żywiołu”.

Obszar przewidziany pod realizację przedsięwzięcia jest niskim zakresie narażony na wystąpienie któregośkolwiek ze zdarzeń wymienionych powyżej. Przebudowa i użytkowanie przedmiotowej drogi nie będzie się wiązała z ryzykiem poważnej awarii lub katastrofy naturalnej (np. osuwiska). Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt nie będą zawierały substancji niebezpiecznych mogących być przyczyną awaryjnego zanieczyszczenia środowiska. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka katastrofy budowlanej w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane.

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

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

Odpady: zgodnie z przyjętymi założeniami będą segregowane i gromadzone w szczelnych pojemnikach,

ich wywozem na składowisko odpadów zajmować się będą specjalistyczne służby, nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych. Odpadami będą tu przede wszystkim opakowania po materiałach budowlanych. Materiały powstające w formie odpadów budowlanych w trakcie przebudowy można podzielić na cztery grupy:

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

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

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

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

- 4) odpady z ewentualnej wycinki krzewów (gałęzie, kora).

Powstają podczas ewentualnego oczyszczenia pasa drogowego pod przebudowę nawierzchni drogi. Mogą być surowcem drzewnym albo surowcem opałowym (zrębki).

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Rozbiórka to zgodnie z prawem budowlanym rodzaj robót budowlanych, polegających na demontażu i usunięciu z przestrzeni określonego obiektu budowlanego lub jego części. Nie planuje się przeprowadzenia prac rozbiórkowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Elementem mogącym nieznacznie wpływać na środowisko jest wykonywanie robót ziemnych i korytowanie pod konstrukcję korpusu drogowego oraz rozbiórka drobnowymiarowych elementów betonowych istniejących zjazdów. W wyniku wykonywania tych robót może dojść do podwyższonej emisji pyłów, które przy sprawnym sprzęcie (zraszacze, spryskiwacze) łatwo jest wyeliminować.

Inwestycja będzie realizowana na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę.

Ełk, dnia 23.11.2021 r.

Opracował: mgr inż Wojciech Wielgat