

## Decyzja

Na podstawie Art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) dalej: KPA, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 82, art. 84 ust. 1, 2, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 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 (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247) dalej: ustawa ooś, w związku z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Rutka-Tartak z dnia 9 września 2021 r. (data wpływu 15 września 2021 r.).

**Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na Przebudowie drogi gminnej nr 101530B przez wieś Kleszczówek.**

## Uzasadnienie

W dniu 15 września 2021 r. w tut. Urzędzie złożony został wniosek wymieniony we wstępie niniejszej decyzji. Do wniosku dołączone zostały, zgodnie z art. 74 ustawy ooś, karta informacyjna przedsięwzięcia, poświadczona przez właściwy organ, kopia mapy ewidencyjnej obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmująca przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, mapa z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Ponadto, zgodnie z zapisami ustawy o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2020 r. poz. 1546, z poz. zm.) podmiot jest zwolniony z opłaty skarbowej.

W trakcie prowadzonego postępowania w przedmiotowej sprawie inwestycja została sprawdzona oraz zakwalifikowana zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1839) jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Stosownie do art. 63 ust. 1 i art. 64 ust. 1 ustawy ooś obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po zasięgnięciu opinii określonych organów. Jednocześnie, zgodnie z art. 63 ustawy ooś postanowienia nie wydaje się, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Suwałkach, pismem znak NZ.7040.66.2021 z dnia 28 września 2021 r. stwierdził, że dla przedmiotowej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z przesłanym pismem w ramach przedsięwzięcia planuje się wykonanie nawierzchni bitumicznej szerokości 3,5 m z lokalnymi mijankami, obustronnych poboczy żwirowych o szerokości 0,75 m, kanału technologicznego oraz przebudowę i budowę zjazdów i przepustów. Inwestycja będzie realizowana na działkach nr geod. 30/1, 45, 32/1, 31/9, 44/1, 43/1, 131/1, 33/10, 33/12, 37/1, 34/1, 35/1, 38/1, 56/5, 87/1, 56/3, 85/1, 86/1, 83/1, 84/1, 81/2, 82/1, 81/1, 80/1, 79/1, 77/1, 78/1, 74, 76/1, 69/3, 68/5, 157, 71/1, 129/2, 129/1, 70/1, 71/2, 72/3, 72/5, 73/1, 93/1, 94/3, 93/2, 96/3, 95/1, 13, 40/5, 32/2, 75/1, 31/7 obręb Kleszczówek. Na odcinku przeznaczonym do modernizacji droga przebiega głównie przez tereny rolne z rozrzuconą zabudową zagrodową i mieszkaniową jednorodzinną. Natężenie ruchu na odcinku objętym przebudową jest niewielkie i wynika głównie z ruchu lokalnego. Realizacja przedsięwzięcia pociągać będzie ze sobą konieczność wykonania szeregu prac przygotowawczych oraz budowlanych związanych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego co będzie skutkowało pewnymi uciążliwościami (hałas, wibracje, zapylenie, zwiększona emisja spalin). Będą one miały charakter przejściowy i będą ograniczone do czasu trwania tych prac. Prace mają być prowadzone tylko w porze dziennej w godzinach 6.00 - 22.00. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej oraz poboczy poprawi docelowo płynność ruchu pojazdów mechanicznych oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego. Po modernizacji drogi jej niekorzystne oddziaływanie na otoczenie powinno ulec istotnemu ograniczeniu ze względu na poprawę jakości nawierzchni i większą płynność ruchu (mniejszy hałas, zapylenie, drgania). Inwestycja nie spowoduje zmian w istniejącym układzie sieci drogowej w tym rejonie. Zasadniczy przebieg trasy istniejącej i po przebudowie praktycznie nie ulegnie zmianie.

W związku z tym Państwowy Inspektorat Sanitarny w Suwałkach, po przeanalizowaniu informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględnieniu charakteru inwestycji, jej lokalizacji oraz faktu, że przedsięwzięcie dotyczy istniejącej drogi, uznał, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie należy nadmienić, iż organ Państwowej Inspekcji Sanitarnej opiniuje planowane przedsięwzięcie wyłącznie pod kątem potencjalnego niekorzystnego oddziaływania ze względów higienicznych i zdrowotnych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, pismem znak WSTI.4220.104.2021.JW z dnia 27 września 2021 r. wyraził opinię, iż dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej nr 101530B przez wieś Kleszczówek, nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w rozumieniu zapisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1839).

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej nr 101530B przez wieś Kleszczówek, na długości ok. 1,28 km. Projekt obejmuje przebudowę drogi na nawierzchnię utwardzoną bitumiczną wraz z przebudową i budową zjazdów. Powstanie jezdni podstawowa o szer. ok. 0,75 m oraz kanał technologiczny. Jak wynika z przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia

realizacja inwestycji prowadzona będzie przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii dla prac drogowych i budowlanych. Podczas realizacji inwestycji nie powstaną ścieki technologiczne. Wody opadowe z nawierzchni utwardzonych zebrane będą powierzchniowo do przebudowanych rowów drogowych, a zagospodarowanie odpadów odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Stwierdzono, że przedsięwzięcie nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu. W wyniku przebudowy drogi osiągnięte zostaną korzystne ze względów społecznych i środowiskowych cele, co przyczyni się bezpośrednio do poprawy warunków jazdy i bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz jakości życia mieszkańców mieszkających w jego sąsiedztwie. Nowa, bitumiczna nawierzchnia jezdni będzie miała wpływ na zmniejszenie szkodliwego oddziaływania na środowisko zarówno w zakresie zanieczyszczenia powietrza, jak i natężenia hałasu. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia, jak wyżej wskazano wystąpi jedynie na etapie realizacji, nie przekroczy standardów jakości środowiska poza granicami inwestycji.

Biorąc pod uwagę art. 63 ust. 1 pkt. 3 wyżej wymienionej ustawy, przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania przedsięwzięcia, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność ustalono, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie stanowiła znacznej uciążliwości i nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych norm środowiska poza teren do którego inwestor posiada tytuł prawny. Wnioskowane przedsięwzięcie nie będzie powodować kumulacji wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej. Oddziaływanie planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania).

Teren planowanego przedsięwzięcia położony jest w granicach Suwalskiego Parku Krajobrazowego oraz w granicach projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Ostoja Suwalska” (PLH200003). Z uwagi na fakt, iż przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego, to zakazy ujęte w Uchwale Sejmiku Województwa Podlaskiego Nr XII/92/15 z dnia 22 czerwca 2015 r., poz. 2120 ze zm. Z 2018 r., poz. 2912) nie obowiązują na mocy art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 t.j.) Inwestycja nie wpłynie negatywnie na istniejącą przyrodę. Zlokalizowana będzie w ciągu istniejącej drogi gminnej. Mając na względzie działania minimalizujące negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze.

W związku z powyższym Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku, po przeanalizowaniu całości materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uznała iż, odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jest uzasadnione.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem znak BI.ZZŚ.4360.318.2021.BG z dnia 23 września 2021 r. po przeanalizowaniu materiału dowodowego przedsięwzięcia nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej nr 101530B przez wieś Kleszczówek.

Na podstawie przedłożonej karty informacyjnej ustalono, że realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z negatywnym oddziaływaniem na obszary wodne, wodno-błotne, bagienne i torfowiskowe,

a także na obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych i strefy ochronne ujęcia wód . Na terenie inwestycji znajdują się drzewa i krzewy wymagające wycinki. Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia wycinka drzew kolidujących z realizacją przedsięwzięcia zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Teren planowanej inwestycji znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne. Przedmiotowy odcinek drogi znajduje się w obszarze Suwalskiego Parku Krajobrazowego oraz w obszarze specjalnej ochrony siedliska Natura 2000 „Ostoja Suwalska” (PLH200003). Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia nie są przewidywane do realizacji inne inwestycje, mogące prowadzić do kumulowania się oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Jak wynika również z przedłożonej karty informacyjnej, w celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się m. in. właściwą organizację prowadzenia robót oraz stosowanie sprawnego technicznie sprzętu i maszyn. Aby zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne oraz zapewnić odpowiednie warunki sanitarno-higieniczne dla pracowników, zaplecze budowy wyposażone zostanie w przenośne sanitariaty , opróżniane przez odpowiednie podmioty. Prowadzona będzie prawidłowa gospodarka odpadami. Odpady będą magazynowane selektywnie w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska w dalszej kolejności przekazywane odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.

Po przeanalizowaniu informacji przedstawionych w karcie informacyjnej, biorąc pod uwagę charakter, niewielką skalę i lokalizację inwestycji oraz przewidywane rozwiązania chroniące środowisko stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych ustalonych dla ww. JCW.

W związku z powyższym w opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie dla przedsięwzięcia polegającego na Przebudowie drogi gminnej nr 101530B przez wieś Kleszczówek, nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wpływu inwestycji na stan wód oraz osiągnięcie określonych dla nich celów środowiskowych.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 1 i 2 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 (t.j.Dz.U. z 2021 r. poz. 247) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane jedynie dla planowanych:

- przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.


Uwzględniając powyższe stanowisko, oraz biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania na środowisko - należało orzec jak w sentencji.

## Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Suwałkach. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.

**WÓJT**  
  
**Piotr Sinkiewicz**

### Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

### Otrzymują:

1. Strony postępowania poprzez zamieszczenie na stronie BIP Gminy Rutka-Tartak, wywieszzone na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Rutka-Tartak oraz poprzez sołtysa wsi Kleszczówek w Gminie Rutka-Tartak.
2. a/a

### Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Suwałkach

OŚ.6220.8.2021

**Załącznik nr 1 do decyzji OŚ.6220.8.2021 z dnia 27 października 2021 r.**

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko  
(t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.)

Przedmiotem inwestycji jest Przebudowa drogi gminnej nr 101530B przez wieś Kleszczówek na długości ok. 1,28 km.

Projekt obejmuje przebudowę drogi na nawierzchnię utwardzoną bitumiczną wraz z przebudową i budową zjazdów. Powierzchnia, przyjętego do realizacji, obiektu budowlanego wynosi ok. 8 500 m<sup>2</sup>.

Projekt obejmuje przebudowę drogi Gminnej na działkach:

Obręb 0026 Kleszczówek, gm. Rutka – Tartak: 30/1, 45, 32/1, 31/9, 44/1, 43/1, 131/1, 33/10, 33/12, 37/1, 34/1, 35/1, 38/1, 56/5, 87/1, 56/3, 85/1, 86/1, 83/1, 84/1, 81/2, 82/1, 81/1, 80/1, 79/1, 77/1, 78/1, 74, 76/1, 69/3, 68/5, 157, 71/1, 129/2, 129/1, 70/1, 71/2, 72/3, 72/5, 73/1, 93/1, 94/3, 93/2, 96/3, 95/1, 13, 40/5, 32/2, 75/1.

Parametry techniczne drogi:

- kategoria drogi: gminna,
- klasa drogi: „D” dojazdowa,
- przekrój uliczny: jednojezdniowy,
- szerokość jezdni: 3,50 m,
- 2 mijanki,
- szerokość poboczy: 2 x 0,75,
- rodzaj nawierzchni jezdni: z betonu asfaltowego,
- przekrój poprzeczny jezdni: daszkowy lub jednostronny,
- odwodnienie drogi: powierzchniowo do rowów drogowych.

Droga obciążona jest ruchem lokalnym. Dojazd do zabudowy oraz na pola, występuje ruch samochodów ciężarowych, osobowych, ciągników rolniczych i sprzętu rolniczego. Przebudowa wynika ze złego stanu technicznego drogi oraz potrzeby utwardzenia i poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Przedsięwzięcie dotyczące analizowanego odcinka drogi gminnej będzie obejmowało ułożenie jezdni podstawowej o szerokości 3,50 m, wykonanie mijanek, wykonanie obustronnych poboczy żwirowych o szerokości ok. 0,75 m oraz kanału technologicznego.

Teren przyległy do wnioskowanej inwestycji to przede wszystkim tereny użytków rolnych oraz występująca rozproszona zabudowa o charakterze zagrodowym i jednorodzinny.

Na przebudowywanej drodze przewiduje się wykonywanie robót budowlanych z zachowaniem ruchu. Dla planowanego przedsięwzięcia określa się kilka warunków użytkowania terenu. Zapewniona zostanie właściwa technologia i organizacja robót, polegająca m.in. na stosowaniu w maksymalnym stopniu gotowych mieszanek, wytwarzanych poza placem budowy. Zapewniony zostanie również nadzór nad wykonawcą robót, a prace będą prowadzone w sposób niestwarzający zagrożenia dla ludzi poprzez odpowiednie oznakowanie. Do robót zostanie użyty sprawny technicznie sprzęt, nie powodujący zanieczyszczeń i wycieków paliwa oraz smarów, a także zapewniona zostanie właściwa jego eksploatacja np. eliminacja pracy na biegu „jałowym” w czasie przerw. Place budowy i ich zaplecza wraz z drogami technicznymi zostaną zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu, a po zrealizowaniu przedsięwzięcia tereny te zostaną przywrócone do stanu pierwotnego. Zaplecza budowy zostaną wyposażone w system odbioru ścieków bytowych w postaci np. przenośnych sanitariatów. Roboty budowlane w sąsiedztwie zabudowań mieszkalnych oraz innych podlegających ochronie przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej oraz z ograniczeniem użycia sprzętu wibracyjnego. Drogi dojazdowe i technologiczne będą utrzymywane w stanie czystości niepowodującym pylenia. W celu ochrony wód podziemnych zakazana jest wymiana w maszynach płynów roboczych w miejscach prowadzenia prac (wymiana płynów może odbywać się jedynie w miejscach do tego przeznaczonych). Stosowany sprzęt musi być sprawny technicznie niepowodujący wycieków np. olejów smarowych, a w przypadku stwierdzenia wycieku należy uwolnioną substancję natychmiast usunąć przy użyciu dostępnych na miejscu budowy sorbentów. W przypadku konieczności tymczasowego zajęcia terenu osób trzecich uzyskana zostanie ich zgoda a po zakończeniu robót teren zostanie doprowadzony do stanu przed podjęciem robót.

Na terenie inwestycji występują drzewa i krzewy wymagające zezwolenia na wycinkę ze względu na obwód. Kolidujący drzewostan:

- 3 szt. tuje na dz. nr 74 obręb Kleszczówek;
- 1 szt. olszyna na dz. nr 56/5 obręb Kleszczówek;
- (Teren zadrzewiony) 10 szt. brzozy, 10 szt. jarzębiny, 12 szt. olszyny dz. nr 45 i 35/1 obręb Kleszczówek;
- 2 szt. lipa i jarzębina dz. nr 34/1 obręb Kleszczówek;
- 2 szt. świerku + 1 szt. modrzew dz. nr 86/1 obręb Kleszczówek.

Wycinka niezbędnych drzew zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Wycinka drzew przeprowadzona zostanie poza okresem lęgowym ptaków. Pozostawienie drzew w stanie nienaruszonym uniemożliwi wykonanie drogi, zapewnienie odpowiedniej widoczności, skrajni drogowej oraz przede wszystkim zachowanie wymaganych parametrów geometrycznych przebudowywanych odcinków dróg. Drzewa występujące w obrębie prac budowlanych - nie przeznaczone do usunięcia - zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi, zaś roboty w strefie korzeniowej roślin przeprowadzone będą poza okresem ich wegetacji.

Wycinka zostanie jednak ograniczona do niezbędnego minimum.

Realizacja przedsięwzięcia pociągać będzie za sobą wykonanie szeregu prac przygotowawczych oraz budowlanych związanych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego. Dlatego przewiduje się podjęcie działań zabezpieczających środowisko, które obejmować będą:

- zapewnienie prawidłowego odwodnienia powierzchniowego terenu, aby nie dopuścić do powstawania zalewisk,
- zabezpieczenie wód opadowych i ścieków z placu budowy przed przedostaniem się do nich substancji ropopochodnych i chemicznych, zagrażających glebie oraz wodom gruntowym.

Inwestycja nie niesie za sobą w fazie eksploatacji zużycia surowców, materiałów, wody, paliw czy energii. Zużycie energii elektrycznej, wody dla potrzeb budowy będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej.

W fazie budowy, do wykonania nawierzchni i prefabrykatów zostaną wykorzystane kruszywa, które będą pozyskane z koncesjonowanych źródeł oraz masy mineralno-asfaltowe, prefabrykaty budowlane wytwarzane w przeznaczonych do tego wytwórniach, spełniających wymagania ochrony środowiska.

Teren inwestycji położony jest na terenie: Suwalskiego Parku Krajobrazowego, Obszarze Natura 2000 Ostoja Suwalska oraz graniczy z obszarem Chronionego Krajobrazu Pojezierze Północnej Suwalszczyzny. Inwestycja zlokalizowana jest także w odległości ok. 0,13 km od użytku ekologicznego Purwin, w odległości ok. 0,04 km od użytku ekologicznego Kojle oraz w odległości ok. 0,19 km od użytku ekologicznego Perty. Planowana inwestycja pomimo, iż położona jest na obszarze Natura 2000 Ostoja Suwalska to 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.

Przedsięwzięcie nie wiąże się ze znacznym zasięgiem (ponadlokalnym), długotrwałym, nieodwracalnym i skumulowanym oddziaływaniem związanym z emisją, czy wystąpieniem awarii przemysłowej.

#### Rozwiązania chroniące środowisko przyrodnicze:

- roboty budowlane prowadzone będą z należytą starannością; ze względu na ochronę szaty roślinnej będzie unikać się wjeżdżania ciężkim sprzętem na teren poza pasem robót,
- zabezpieczenie na czas trwania prac budowlanych pni istniejących drzew, znajdujących się w sąsiedztwie inwestycji (np. poprzez odeskowanie albo wygrodenie),
- nie dopuszczenie do obsypywania drzew i krzewów w czasie wykonywania prac budowlanych,
- utrzymanie porządku na terenie budowy i jej zaplecza, dzięki odpowiedniej ilości i lokalizacji pojemników na odpady, sanitariatów i właściwej gospodarki materiałowej.

#### Środowisko gruntowo-wodne:

Potencjalnymi źródłami zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji analizowanej inwestycji mogą być np.: ścieki bytowo-gospodarcze z terenu budowy, zanieczyszczenia



związane z eksploatacją środków transportu i maszyn budowlanych (wycieki smarów czy paliw), czy zwiększone ilości zawiesin przedostające się do wód na skutek prac ziemnych. Są to jednak źródła zanieczyszczeń występujące okresowo i krótkotrwale, które znikają po zakończeniu prac budowlanych.

W czasie przebudowy nastąpi przekształcenie wierzchniej warstwy gruntu na powierzchniach terenu, przeznaczonych pod realizację inwestycji. Pojawi się ono głównie podczas realizacji prac ziemnych. Jednakże tego typu zaburzenia i zmiany pokrywy glebowej mają charakter przejściowy (do zakończenia prac budowlanych) i są one nie do uniknięcia przy realizacji tego typu inwestycji. Nie przewiduje się istotnego wpływu odprowadzania wód opadowych w fazie budowy na jakość środowiska, o ile wykonawcy robót budowlanych w stosowny sposób zabezpieczą organizację robót ziemnych oraz zastosują odpowiedni nadzór nad przestrzeganiem zasad ochrony środowiska. Powstawanie ścieków w trakcie budowy przedsięwzięcia nie będzie miało ujemnego wpływu na środowisko. Ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnych zbiornikach sanitarnych (typu toi toi) i będą opróżniane przez firmę posiadającą stosowane uprawnienia do wywozu nieczystości płynnych samochodami asenizacyjnymi do punktu zlewnego.

#### Rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne:

- plac budowy i jego zaplecze zostanie zorganizowane z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni – przyjęta zostanie minimalna szerokość pasa robot tak, aby naruszeniu/uszkodzeniu uległa jak najmniejsza powierzchnia gleb,
- wykonawca prac budowlanych zapewni stosowanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu, będzie dbał o jego właściwą i ekonomiczną eksploatację oraz posiadał środki i procedury neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych,
- przechowywanie paliw i smarów będzie się odbywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych, uszczelnionych miejscach,
- teren budowy zorganizowany będzie w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac zostanie przywrócony do stanu poprzedniego,
- teren budowy wyposażony będzie w urządzenia sanitarne dla pracowników, ze szczelnymi pojemnikami do gromadzenia nieczystości płynnych o charakterze bytowym.

#### Stan Aerosanitarny:

Zanieczyszczenia powietrza - powstające w trakcie prac rozbiórkowych i budowlanych - to głównie:

- gazy spalinowe pracujących maszyn budowlanych, napędzanych silnikami diesla ciężarówek, koparek, wywrotek, walców, urządzeń do rozścielania asfaltu, itp. (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, węglowodory, aldehydy),

- pył opadający i zawieszony – powstający w trakcie przygotowawczych prac ziemnych, podczas transportu i przeładunku materiałów sypkich oraz podczas prac ziemnych związanych z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod przyszłą nawierzchnię,
- emisja węglowodorów, fenoli i związków siarki w trakcie prac drogowych – układania nawierzchni asfaltowej.

Źródłem emisji na terenie budowy będą maszyny budowlane i pojazdy ciężarowe wyposażone w silniki wysokoprężne diesla. Główne zanieczyszczenia emitowane podczas pracy silnika wysokoprężnego to tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory i pył. Ze względu na brak możliwości ustalenia szczegółowego harmonogramu prowadzenia prac budowlanych na terenie przedsięwzięcia, należy przyjąć szacunkowy scenariusz pracy maszyn budowlanych. Zakłada się szacunkowo, że w fazie realizacji wykorzystywane będą m.in. następujące maszyny: koparka, spycharka, ładowarka, maszyna do zagęszczania, samochody, równiarki, walce drogowe. Zużycie paliwa przy pełnej mocy każdej z maszyn przyjmuje się 20 l/h (przyjmując gęstość oleju napędowego  $0,84 \text{ kg/dm}^3$ , czyli ok. 16,8 kg/h). Przy założeniu efektywnej mocy silników wszystkich pracujących maszyn równej 50%, średnie zużycie paliwa jednej maszyny wynosi ok. 8,4 kg/h. Przyjmuje się jednoczesną pracę maksymalnie 8 maszyn budowlanych na terenie przedsięwzięcia. Średnio godzinowa emisja zanieczyszczeń dla pojedynczej maszyny wyliczana jest jako iloczyn średniego zużycia paliwa i wskaźników zanieczyszczeń. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany – prace wykonywane będą w otwartym terenie. Czas ich działania będzie bardzo ograniczony.

W przypadku emisji pyłu, biorąc pod uwagę przewidywane użycie materiałów powodujących emisję przede wszystkim pyłu o dużych frakcjach, których prędkości opadania się duże – odległości ich unoszenia są niewielkie i stężenie szybko się zmniejsza.

Oddziaływanie i wielkość emisji zanieczyszczeń z wymienionych prac będzie minimalne

i lokalne. Mają one charakter czasowy, są krótkotrwałe i przemieszczające się w czasie godzin pracy wraz z postępem prac na kolejnych odcinkach i znikają po zakończeniu prac budowlanych.

Zanieczyszczenia powietrza powstające w trakcie prac budowlanych nie wpłyną w istotny sposób i nie pogorszą trwale stanu aerosanitarnego w rejonie inwestycji.

Rozwiązania chroniące stan aerosanitarny:

Wykonawca prac budowlanych zapewni stosowanie nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu oraz dbałość o jego właściwą i ekonomiczną eksploatację (stosowanie urządzeń o niskich parametrach emisji zanieczyszczeń). Przewożone materiały budowlane oraz grunt będą zabezpieczone przed pyleniem, poprzez np. zapewnienie ich optymalnej wilgotności.

#### Ochrona przed hałasem i drganiami:

Prace budowlane związane z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą związane z wystąpieniem okresowych oddziaływań akustycznych o dużej dynamice zmian, spowodowanych pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane i inne surowce. Etap budowy będzie związany z emitowaniem hałasu powstałym na skutek prowadzenia prac budowlanych. Generalnie podczas robót drogowych źródłami hałasu będą:

- samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane i odbierające niewykorzystane materiały budowlane oraz ziemię z wykopów,
- sprzęt ciężki w postaci:
  - koparko-ladowarek,
  - spychaczy,
  - urządzeń wibracyjnych do zagęszczania mas ziemnych i warstw konstrukcyjnych,
  - ręcznego sprzętu mechanicznego.

Budynkami najbardziej narażonymi na hałas, który powstanie w wyniku przeprowadzanych prac budowlanych, będą obiekty zlokalizowane w najbliższej odległości (tj. do odległości około 100 m) od terenu placu budowy.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, że podczas wykonywania robót drogowych, w szczególności usytuowanych w bezpośrednim sąsiedztwie budynku, praca urządzeń wibracyjnych może generować drgania uciążliwe dla ludzi oraz szkodliwe dla konstrukcji budynków i w konsekwencji doprowadzić do ich uszkodzeń. Dotyczy to w szczególności budynków niskich o konstrukcji murowanej, wznoszonych metodą tradycyjną. Oddziaływania takie będą krótkotrwałe. W związku z powyższym zaleca się, aby roboty budowlane były wykonywane z ograniczeniem do minimum użycia sprzętu wibracyjnego w sąsiedztwie najbliższych usytuowanych budynków mieszkalnych.

W związku z tym, że roboty drogowe wiązać się będą z uciążliwością akustyczną, w celu zminimalizowania jej wpływu zaleca się:

- prowadzenie prac związanych z emisją hałasu jedynie w porze dziennej,

- niedopuszczenie do sytuacji, w której urządzenia o dużej wartości poziomu mocy akustycznej (tzn. takie, które emitują dźwięk o dużym natężeniu) będą pracowały równocześnie w bliskim położeniu względem zabudowy mieszkaniowej,
- przestrzegane będą zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy.

Zastosowanie powyższych zaleceń powinno zminimalizować wpływ robót budowlanych na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi. Uciążliwość wynikająca z prowadzenia robót będzie istotna, ale o charakterze lokalnym, oraz krótkotrwała i odwracalna.

#### Wpływ na klimat i jego zmiany (mitygacja):

Na etapie budowy jakość powietrza wokół inwestycji będzie utrzymana na podobnym poziomie jak dla stanu istniejącego. Organizacja ruchu na czas budowy pozwoli na nie kumulowanie się oddziaływań emisji gazów cieplarnianych – w rejonie budowy ruch maszyn budowlanych będzie ograniczony, a ruch samochodowy pozostanie na tym samym poziomie.

Emisje gazów cieplarnianych będą również związane pośrednio z większym zapotrzebowaniem na energię w trakcie realizacji inwestycji (np. na oświetlenie terenu budowy, zasilanie urządzeń elektrycznych zaplecza budowy). Z uwagi na charakter planowanej inwestycji nie przewiduje się, aby te wielkości miały szkodliwy wpływ na środowisko.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się również usuwania, czy też przekształcenia powierzchni leśnych, ponieważ takie nie występują.

Przebudowa przedmiotowej drogi nie spowoduje zmian w środowisku, ponieważ przedmiotowy teren nadal wykorzystywany będzie w taki sam sposób. Realizacja przedsięwzięcia może spowodować niewielkie oddziaływanie na otoczenie, zaś większość zmian będzie miała charakter okresowy, w związku z czym po zakończeniu robót i zregenerowaniu aktywności biologicznej nie wpłyną na zmiany w krajobrazie.

#### Ochrona powierzchni ziemi – gospodarka odpadami

Ochrona powierzchni ziemi realizowana będzie m.in. poprzez systematyczne usuwanie odpadów generowanych przez poruszające się drogą pojazdy, w tym najgroźniejsze dla gleb, odpady niebezpieczne. W przypadku jeżeli służby drogowe stwierdzą wyciek do gleby substancji niebezpiecznej (np. olej silnikowy z porzuconego przy drodze np. pojazdu lub zbiornika), konieczne będzie usunięcie zanieczyszczonej warstwy gleby i zastąpienie jej warstwą nową. Skuteczność działania będzie zależeć od czasu zdeponowania substancji w glebie. Ochrona powierzchni ziemi wiązać się będzie również z jak najszybszym działaniem związanym z usunięciem ewentualnych skutków awarii tj. wyciek substancji niebezpiecznych z pojazdu, który uległ kolizji. Szczególną uwagę należy zwrócić na warstwę gleby i grunty

zanieczyszczone np. na skutek wycieku paliw, czy olejów. Zanieczyszczony grunt powinien być natychmiast usuwany i zastąpiony gruntem czystym. Grunt zanieczyszczony powinien zostać przekazany do utylizacji przez uprawnione do tego firmy.

#### Rozwiązania oraz działania chroniące środowisko na etapie eksploatacji:

- systematyczne usuwanie odpadów zdeponowanych w pasie drogowym,
- w przypadku stwierdzenia zanieczyszczenia gruntu substancją niebezpieczną, usunięcie skażonego gruntu i zastąpienie go nową warstwą,
- udział w usuwaniu skutków wypadków drogowych specjalistycznego sprzętu pozwalającego na szybką i skuteczną akcję ograniczającą możliwość skażenia gruntów,

#### Rozwiązania chroniące wody powierzchniowe i podziemne

- Eksploatacja drogi będzie się wiązać z oddziaływaniem na wody powierzchniowe i podziemne w wyniku odprowadzania wód opadowych i roztopowych z powierzchni jezdni.

#### Rozwiązania chroniące florę i faunę

- Ochrona roślinności podczas eksploatacji drogi będzie polegała na systematycznej pielęgnacji przydrożnej roślinności średniej i drzew.

#### Rozwiązania chroniące przed hałasem

Do najważniejszych sposobów ochrony przed nadmiernym hałasem zalicza się następujące rozwiązania:

- odpowiednio zaprojektowane przekroje podłużne i poprzeczne drogi,
- odpowiednia nawierzchnia ulicy.

#### Rozwiązania chroniące przed drganiami

Zminimalizowanie negatywnego oddziaływania drgań na obiekty budowlane można uzyskać poprzez następujące rozwiązania:

- zachowanie równości nawierzchni jezdni (dotyczy to etapu budowy drogi – unikanie lokalnych zagłębień, garbów, muld itp. ),
- odpowiednią konstrukcją nawierzchni drogi,

#### Rozwiązania chroniące przed zanieczyszczeniem powietrza

- Na stan jakości powietrza atmosferycznego podczas eksploatacji ulicy ma wpływ stan techniczny pojazdów poruszających się po drodze, rodzaj stosowanego paliwa oraz rodzaj silnika. Parametry te nie zależą jednak od rozwiązań projektowych drogi, ani od zarządcy

drogi, który nie może zabronić korzystania z drogi pojazdom o starszej konstrukcji emitujących zwiększoną ilość substancji powstających podczas spalania paliwa.

- Od strony konstrukcyjnej drogi, ograniczenie oddziaływania na stan jakości powietrza odbywa się w sposób pośredni. W wyniku przeprowadzonej inwestycji nastąpi poprawa jakości nawierzchni jezdni co spowoduje zwiększenie płynności ruchu, a co za tym idzie ograniczy się częstość hamowania oraz zmniejszona zostanie kolizyjność odcinka. Kolejnym ze sposobów minimalizacji oddziaływania drogi na stan powietrza atmosferycznego w fazie eksploatacji jest jej utrzymanie w takim stanie czystości, aby maksymalnie ograniczyć możliwość wystąpienia emisji wtórnej pyłów. Dodatkowo pochylenie drogi na zdecydowanej części rozpatrywanego odcinka nie wykazuje znaczących wahań, co pozwoli na jednostajną pracę silnika podczas poruszania się pojazdów i nie będzie powodować zwiększonego zużycia paliwa potrzebnego do pokonania wzniesień, a co za tym idzie zwiększonej emisji substancji do powietrza powstających podczas spalania paliw.
- ograniczenie zużycia paliwa poprzez rozwiązanie konstrukcyjne drogi pozwalające na poprawę płynności ruchu, zmniejszenie częstości hamowania oraz kolizyjności odcinka,
- utrzymanie drogi w stanie czystości pozwalającym na ograniczenie emisji wtórnej pyłów,
- projektowana niweleta drogi na zdecydowanej części nie przewiduje znacznych pochyłeń dzięki czemu ograniczone zostanie zużycia paliwa w pojazdach,

#### Oddziaływanie na stan klimatu akustycznego

Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, w związku z prowadzonymi pracami budowlanymi będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Każde urządzenie stanowiące źródło hałasu można opisać poprzez podanie jego poziomu mocy akustycznej (LWA). Na podstawie wartości dopuszczalnych poziomu mocy akustycznej urządzeń zamieszczonych w rozporządzeniu w sprawie wymagań zasadniczych dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji do środowiska (Dz.U. 2006 Nr 32 poz. 223 z późniejszymi zmianami), przedstawiono poniżej przykładowe parametry akustyczne ogólnie używanych urządzeń i maszyn budowlanych:

- walec –  $LWA = 92 \div 108$  dB,
- koparki, dźwigi budowlane –  $LWA = 93 \div 102$  dB,
- spycharki –  $LWA = 105 \div 115$  dB,
- ręczne kruszarki do betonu i młoty –  $LWA \geq 105$  dB,
- maszyny do zagęszczenia –  $LWA = 105 \div 115$  dB.
- Na zasięg oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ ma, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, również czas trwania prac budowlanych.

Zaleca się ograniczenie czasu trwania robót budowlanych tylko do pory dziennej, w godzinach 6.00-22.00.

#### Oddziaływanie na stan jakości powietrza

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie wpływał negatywnie na stan jakości powietrza atmosferycznego, będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe oraz lokalne. Bezpośrednie, negatywne oddziaływanie będzie sprowadzało się do:

- emisji pyłu powstającego podczas prac z użyciem sprzętu budowlanego, środków transportu itp.,
- emisji spalin z pojazdów dowożących materiały oraz maszyn drogowych,

Dodatkowo realizacja inwestycji wiązać się będzie z pośrednim oddziaływaniem na stan powietrza atmosferycznego przez obiekty wytwarzające materiały wykorzystywane przy przebudowie drogi: wytwórnie betonu, masy bitumicznej, wyrobiska i składowiska kruszywa. Obiekty te będą źródłem lokalnej emisji takich substancji jak pył zawieszony oraz węglowodory. Ponieważ wspomniane materiały będą dowożone na miejsce inwestycji z terenu wytwórni, emisje ww. substancji nie będą występować w sąsiedztwie rozpatrywanego odcinka drogi.

#### Gospodarka odpadami

Na etapie realizacji inwestycji źródłami odpadów będą:

- roboty ziemne (wykopy, budowa nowych sieci uzbrojenia),
- opakowania po wykorzystanych materiałach,
- zaplecza budowy (odpady komunalne i komunalno podobne).

W tabeli poniżej przedstawiono charakterystykę planowanych do wytworzenia odpadów podczas prowadzenia prac budowlanych przedmiotowych odcinków. Klasyfikacja odpadów została przeprowadzona zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 02 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów. (Dz. U. z 2020 r. poz. 10).

Rodzaje i ilości odpadów przewidywanych do wytworzenia na etapie realizacji inwestycji

Opad	Kod	Grupa, podgrupa, rodzaj	Ilość
<b>ODPADY NIEBEZPIECZNE</b>			
Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01 10*	<p><b>Grupa:</b> Odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach</p> <p><b>Podgrupa:</b> Odpady opakowaniowe (włącznie z selektywnie gromadzonymi komunalnymi odpadami opakowaniowymi)</p> <p><b>Rodzaj:</b> Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone (np. środkami ochrony roślin I i II klasy toksyczności - bardzo toksyczne i toksyczne)</p>	0,2 Mg

Odpad	Kod	Grupa, podgrupa, rodzaj	Ilość
Sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania, ubrania ochronne	15 02 02*	<b>Grupa:</b> Odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach <b>Podgrupa:</b> Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne <b>Rodzaj:</b> Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	0,1 Mg
<b>ODPADY INNE NIŻ NIEBEZPIECZNE</b>			
Sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania, ubrania ochronne inne niż 15 02 02*	15 02 03	<b>Grupa:</b> Odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach <b>Podgrupa:</b> Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne <b>Rodzaj:</b> Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	0,1 Mg
Odpady z przebudowy drogi: usunięty piasek, odpady z rozbiórki podbudowy istniejącej drogi	17 01 81	<b>Grupa:</b> Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) <b>Podgrupa:</b> Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika) <b>Rodzaj:</b> Odpady z remontów i przebudowy dróg	4 Mg
Żelazo i stal: słupki do znaków drogowych itp.	17 04 05	<b>Grupa:</b> Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) <b>Podgrupa:</b> Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali <b>Rodzaj:</b> Żelazo i stal	0,1
Usunięty humus	17 05 04	<b>Grupa:</b> Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) <b>Podgrupa:</b> Gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębienia) <b>Rodzaj:</b> Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	800 m <sup>3</sup> w tym 500 m <sup>3</sup> do wykorzystania
Ziemia z pogłębienia	17 05 06	<b>Grupa:</b> Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) <b>Podgrupa:</b> Gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębienia) <b>Rodzaj:</b> Urobek z pogłębienia inny niż wymieniony w 17 05 07	1500 m <sup>3</sup> w tym 100 m <sup>3</sup> do wykorzystania

Odpady powstałe w czasie budowy należy magazynować selektywnie w wyznaczonych i oznakowanych miejscach. Miejsce tymczasowego magazynowania odpadów powinno być zlokalizowane w jak najbliższej odległości od istniejącej drogi, aby stworzyć dogodne warunki



do transportu odpadów, obniżyć koszty inwestycji oraz ograniczyć zagrożenia środowiskowe (uciążliwość pylenia w czasie transportu).

Miejsce tymczasowego magazynowania odpadów powinno:

- posiadać oznakowane sektory, na których będzie prowadzona selektywna zbiórka odpadów,
- zostać oznakowane rodzajem magazynowanego odpadu,
- zostać zabezpieczone przed możliwością mieszania się odpadów z macierzystą glebą.

Ponadto na terenie zaplecza technicznego budowy będą powstawać odpady z użytkowania środków transportu, narzędzi i wykorzystania baz socjalnych (odpady komunalno podobne), które również należy gromadzić selektywnie w wyznaczonych i oznakowanych miejscach, a następnie przekazać odbiorcom odpadów posiadającym wymagane zezwolenia na transport i zbieranie odpadów. Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca jest zobowiązany do uporządkowania terenu zaplecza i przekazania Inwestorowi terenu zaplecza bez odpadów.


Odpady niebezpieczne należy bezwzględnie magazynować w szczelnych pojemnikach ustawionych na terenie utwardzonym, zadaszonym i zabezpieczonym przed dostępem osób postronnych oraz zwierząt (np. w zadaszonych i zamykanych kłatkach ustawionych na wannach wychwytowych). Należy tak zabezpieczyć miejsce tymczasowego magazynowania odpadów, aby wyeliminować możliwość wymywania składników odpadów wskutek opadów atmosferycznych.

#### Transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie ujawni się w postaci negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Przewidywany bardzo lokalny zasięg oddziaływania (ograniczający się do terenów sąsiadujących z analizowaną inwestycją) nie będzie miał wpływu na środowisko poza granicami kraju.

#### Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Powyższa inwestycja nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

WÓJT  
  
Piotr Siskiewicz

