

Znak: IOŚ.6220.3.7.2011

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 82, 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), a także § 3 pkt 1 ppkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku **Nadleśnictwa Ełk, Mrozy Wielkie, 19 – 301 Ełk, bez przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko**

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na:

„Przebudowie drogi dojazdowej do Nadleśnictwa Ełk”

planowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: 306 – obręb Nowa Wieś Ełcka i 345, 344, 342, 341, 310/1, 328, 335 – obręb Mrozy Wielkie, gmina Ełk oraz określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegające na: **„Przebudowie drogi dojazdowej do Nadleśnictwa Ełk”** realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 306 – obręb Nowa Wieś Ełcka oraz 345, 344, 342, 341, 310/1, 328, 335 – obręb Mrozy Wielkie, gmina Ełk. W ramach przedsięwzięcia planowana jest przebudowa odcinka drogi dojazdowej do Nadleśnictwa Ełk w Mrozach Wielkich, od drogi powiatowej Nr 1872N, o długości około 1950 m i szerokości 5,0 m z lokalnymi poszerzeniami na łukach, szerokości poboczy – 1,0 m oraz budowa parkingu o powierzchni około – 500 m² przy budynkach Nadleśnictwa Ełk wraz z niezbędną przebudową istniejącej infrastruktury technicznej. Zakres prac przewiduje wykonanie: nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, wzmocnieniu istniejącego korpusu drogi, zjazdu z drogi powiatowej Nr 1872N Ełk – Rajgród, przebudowy skrzyżowania z drogą należącą do Skarbu Państwa, chodników dla pieszych, parkingu przy budynkach Nadleśnictwa Ełk, zjazdów gospodarczych i publicznych, poprawie odwodnienia poprzez wykonanie nowych lub pogłębieniu istniejących rowów oraz wykonaniu zabezpieczenia kabli telekomunikacyjnych. Powierzchnia nawierzchni asfaltowej – około 9750 m².

W obecnym stanie droga posiada nawierzchnię zwirową i żużlową o nieregulowanej geometrii sytuacyjno-wysokościowej. Brak jest wyraźnych poboczy gruntowych. Rowy przydrożne nie spełniają obecnie swojej funkcji, są zasypane całkowicie lub w stopniu uniemożliwiającym poprawne odwodnienie drogi.

Planowana droga klasy D przebiegać będzie nadal po istniejącym szlaku, przez tereny leśne, użytki rolne oraz w sąsiedztwie budynków Nadleśnictwa Ełk. W ramach realizacji przedsięwzięcia, funkcja dotychczasowej drogi nie zmieni się, ulegną poprawieniu warunki ruchu pojazdów.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich

- a) W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić oszczędne korzystanie z terenu, ochronę naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych. Wszelkie przekształcenie naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych możliwe jest jedynie w zakresie wymaganym przy realizacji przedsięwzięcia;
- b) Zabezpieczyć wykopy w miejscu budowy w sposób zapewniający bezpieczeństwo;
- c) Materiały budowlane należy tymczasowo składować na terenie zaplecza budowy zlokalizowanego w pobliżu warsztatów Nadleśnictwa Ełk w miejscowości Mrozy Wielkie;
- d) Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy należy czasowo gromadzić w przenośnych sanitariatach opróżnianych przez uprawnione do tego podmioty lub wykorzystywać istniejącą sieć sanitarną Nadleśnictwa Ełk;
- e) Wycinkę drzewostanu należy ograniczyć do niezbędnego minimum, pozostały drzewostan znajdujący się w obrębie placu budowy należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi przez ich odeskowanie. Drzewa i krzewy, przeznaczone do wycinki, należy usunąć po uzyskaniu stosownych decyzji;
- f) Powstające w trakcie budowy odpady należy sukcesywnie segregować w miejscach do tego przeznaczonych, zapewniając ich regularny odbiór przez podmioty posiadające stosowne decyzje w zakresie prowadzenia racjonalnej gospodarki odpadami;
- g) Wykonać system odwodnienia w postaci rowów przydrożnych w celu prawidłowego odwodnienia korony drogi;

- h) W celu ograniczenia emisji hałasu do środowiska prace należy prowadzić etapowo wyłącznie w godzinach dziennych, tj. od 06.00 do 22.00 z ograniczeniem jednoczesnej pracy sprzętu ciężkiego emitującego ponadnormatywne emisje hałasu;
- i) Sprzęt mechaniczny poruszający się w obrębie placu budowy powinien być utrzymywany w należyтым stanie technicznym w celu wykluczenia ewentualnego zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi, a w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone;
- j) Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, teren robót budowlanych należy uporządkować oraz przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym

Na etapie projektowania inwestycji należy uwzględnić rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne zmierzające do zminimalizowania wpływu inwestycji na otoczenie, a w szczególności przez zaprojektowanie:

- a) rowów odwadniających koronę drogi na odcinku projektowanych zmian;
- b) przebudowy skrzyżowania z drogą należącą do Skarbu Państwa;
- c) chodników dla pieszych umożliwiających prawidłową komunikację;
- d) parkingu przy budynkach Nadleśnictwa Ełk;
- e) zjazdów gospodarczych i publicznych;
- f) odpowiednie wyprofilowanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego umożliwiającego prawidłowe odwodnienie korony drogi;
- g) uwzględnić w projekcie zapisy Uchwały Nr VII/126/11 Sejmiku Województwa Warmińsko – Mazurskiego z dnia 24 maja 2011 roku w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego (Dz. Urz. Woj. Warm. – Mazur. Nr 74 poz. 1295) określające warunki realizacji inwestycji w obszarze chronionym.

IV. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko

Przedsięwzięcie nie powoduje transgranicznego oddziaływania.

V. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii.

VI. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania

Z przedłożonej dokumentacji oraz analizy Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia nie wynika potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VII. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji

VIII. Karta Informacyjna Przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 2 do decyzji

IX. Ustalenia decyzji ważność przez okres czterech lat od dnia, w którym niniejsza decyzja stała się decyzją ostateczną

UZASADNIENIE

W dniu 04.05.2011 r. do tut. organu wpłynął wniosek Nadleśnictwa Ełk w Mrozach Wielkich, który został uzupełniony dnia 11.05.2011 r. (data wpływu 13.05.2011 r.), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowie drogi dojazdowej do Nadleśnictwa Ełk”, wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz poświadczoną przez właściwy organ kopią mapy ewidencyjnej obejmującej przewidziany teren, na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia wraz ze wskazanym terenem, na który będzie ono oddziaływać.

Przedmiotowa inwestycja, zgodnie z § 3 pkt 1 ppkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397), kwalifikuje się do przedsięwzięć, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane.

Zawiadomienie stron o wszczęciu postępowania nastąpiło imiennie przez obwieszczenie, które podano również do publicznej wiadomości przez umieszczenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk, tablicy

informacyjnej urzędu oraz na tablicach informacyjnych w miejscowości: Mrozy Wielkie i Nowa Wieś Ełcka za pośrednictwem Sołtysów Sołectw.

Wójt Gminy Ełk, działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2, a także ust. 3 i 4, art. 68 oraz art. 78 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami) pismem z dnia 20.05.2011 r. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ełku, ul. Toruńska 6A/1, 19 – 300 Ełk oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, ul. Dworcowa 60, 10 – 437 Olsztyn o opinię, czy dla w/w przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ełku, działając zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami), nie wniósł zastrzeżeń do realizacji przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, po uzyskaniu uzupełnionej karty informacyjnej przedsięwzięcia z dnia 16 czerwca 2011 roku, postanowieniem (znak: WOOŚ.4240.221.2011.MH) z dnia 28 czerwca 2011 roku wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Tut. organ postanowieniem z dnia 4 lipca 2011 r. (znak: IOŚ.6220.3.5.2011) postanowił odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowej inwestycji. Teren, na którym planowana jest realizacja inwestycji, nie jest objęty ustaleniami żadnego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Analizując szczegółowo akta sprawy przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi dojazdowej do Nadleśnictwa Ełk” planowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: 306 – obręb Nowa Wieś Ełcka oraz 345, 344, 342, 341, 310/1, 328, 335 – obręb Mrozy Wielkie, gmina Ełk, tj. Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniem, organ prowadzący postępowanie zmierzające do wydania decyzji, stwierdził jak niżej.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie odcinka drogi dojazdowej do Nadleśnictwa Ełk w Mrozach Wielkich, od drogi powiatowej Nr 1872N oraz budowa parkingu o powierzchni około – 500 m² przy budynkach Nadleśnictwa Ełk wraz z niezbędną przebudową istniejącej infrastruktury technicznej. Zakres prac przewiduje wykonanie: nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, wzmocnieniu istniejącego korpusu

drogi, zjazdu z drogi powiatowej Nr 1872N Ełk – Rajgród, przebudowy skrzyżowania z drogą należącą do Skarbu Państwa, chodników dla pieszych, parkingu przy budynkach Nadleśnictwa Ełk, zjazdów gospodarczych i publicznych, poprawie odwodnienia poprzez wykonanie nowych lub pogłębieniu istniejących rowów oraz wykonaniu zabezpieczenia kabli telekomunikacyjnych. Powierzchnia nawierzchni asfaltowej – około 9750 m².

Inwestycja drogowa realizowana będzie na odcinku około 1950 m, o szerokości 5,0 m z lokalnymi poszerzeniami na łukach, szerokości poboczy – 1,0 m, a głównym celem przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

W obecnym stanie droga posiada nawierzchnię żwirową i żuźlową o nieuregulowanej geometrii sytuacyjno-wysokościowej. Brak jest wyraźnych poboczy gruntowych. Rowy przydrożne nie spełniają obecnie swojej funkcji, są zasypane całkowicie lub w stopniu uniemożliwiającym poprawne odwodnienie drogi.

Planowana droga klasy D przebiegać będzie nadal po istniejącym szlaku, przez tereny leśne, użytki rolne oraz w sąsiedztwie budynków Nadleśnictwa Ełk. W ramach realizacji przedsięwzięcia, funkcja dotychczasowej drogi nie zmieni się, ulegną poprawieniu warunki ruchu pojazdów.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Wykopy w miejscu budowy zostaną zabezpieczone siatką stalową, ogrodzeniową. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w pobliżu warsztatów Nadleśnictwa Ełk w miejscowości Mrozy Wielkie. Na jego terenie będą tymczasowo składowane materiały budowlane. Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy generowane będą w przenośnych sanitariatach, które będą opróżniane przez uprawnione do tego podmioty.

Wytwarzane odpady składowane będą czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym ewentualne odpady niebezpieczne magazynowane będą w specjalistycznych pojemnikach. Wszystkie wytworzone odpady zostaną odebrane w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane firmy posiadające stosowne zezwolenie. Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce odpadami na terenie projektowanej inwestycji nie powinno wystąpić niebezpieczeństwo skażenia środowiska.

W km 0 + 712 przebudowywanej drogi występuje ciek bez nazwy, na którym zlokalizowany jest przepust. Ze względu na dobry stan techniczny urządzenia, nie będzie on przebudowywany, a realizacja inwestycji nie będzie wpływać negatywnie na środowisko. Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających

z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do systemu rowów przydrożnych.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym wzrostem poziomu hałasu, emisji spalin oraz zapyleniem spowodowanym ruchem środków transportu i pracą sprzętu budowlanego. W celu zmniejszenia w/w uciążliwości prace będą prowadzone wyłącznie w godzinach dziennych, tj. od 06.00 do 22.00. Wszelkie uciążliwości ustąpią w momencie zakończenia prac budowlanych. Dodatkowo stwierdzono, że z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia emisje spalin i hałasu do środowiska będą miały zasięg lokalny, mało znaczący i krótkotrwały.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia przewiduje wycinkę 37 sztuk drzew z gatunku: świerk pospolity, klon pospolity, brzoza brodawkowata, sosna zwyczajna oraz około 50 m² krzewów, znajdujących się w pasie drogowym. Wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum i obejmie wyłącznie drzewa kolidujące z przebudową infrastruktury drogowej. Drzewa i krzewy zostaną usunięte po uzyskaniu stosownych decyzji zezwalających na ich usunięcie. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do usunięcia, lecz narażone na uszkodzenia, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi, poprzez ich odeskowanie. Nie będzie występował wpływ na architekturę, ze względu na to, że projekt przewiduje przebudowę drogi istniejącej.

Z uwagi na zakres oddziaływania planowanej inwestycji oraz zagospodarowanie terenów sąsiednich, tj. terenów leśnych, użytków rolnych oraz w sąsiedztwie budynków Nadleśnictwa Ełk, nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, czy ryzyko wystąpienia poważnej awarii będzie zerowe.

Według danych Inwestora w okresie eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się zmniejszenie emisji hałasu szacunkowo o około 50 %. Zmodernizowana nawierzchnia pozwoli na skrócenie czasu podróży na tym odcinku szacunkowo o około 30 %. Dzięki równomiernej pracy silników przejeżdżających pojazdów spadnie jednostkowa emisja spalin.

Ponadto teren inwestycji nie jest zlokalizowany na obszarach wodno – błotnych, obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży oraz górskich. Planowane przedsięwzięcie nie leży także w zasięgu stref ochronnych ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych. Ponadto na terenie planowanego przedsięwzięcia i na terenach sąsiednich nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne oraz uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Teren przedsięwzięcia nie jest obszarem wymagającym specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych

objętych ochroną, dla ochrony których został wyznaczony obszar Natura 2000 i obszarach potencjalnych wyznaczonych do objęcia tą formą ochrony. Teren inwestycji położony jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego, na terenie którego, w chwili wniesienia wniosku, obowiązywały przepisy rozporządzenia Nr 154 Wojewody Warmińsko – Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 roku w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego (Dz. Urz. Woj. Warm. – Mazur. Nr 198, poz. 3105). Obecnie obowiązuje Uchwała Nr VII/126/11 Sejmiku Województwa Warmińsko – Mazurskiego z dnia 24 maja 2011 roku w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego (Dz. Urz. Woj. Warm. – Mazur. Nr 74 poz. 1295). W analizowanym obszarze standardy jakości środowiska nie zostały przekroczone w stosunku do stanu istniejącego.

Z uwagi na brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, nie zachodzi potrzeba uzgadniania warunków realizacji inwestycji z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Ze względu na ściśle lokalny charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Realizacja inwestycji w zakresie objętym przedmiotową decyzją nie wskazuje na możliwość występowania potencjalnych konfliktów międzysąsiedzkich.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Wójty Gminy Ełk, w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich i nie jest zezwoleniem na przeprowadzenie inwestycji.



WÓJTA
mgr Antoni Polkowski

Otrzymują:

1. Nadleśnictwo Ełk, Mrozy Wielkie 21, 19 – 300 Ełk
2. Powiatowy Zarząd Dróg w Ełku, ul. Kolonia 1, 19 – 300 Ełk
3. Jacek Michał Magiera, Mrozy Wielkie 22/1, 19 – 300 Ełk
4. Artur Danowski, ul. Ogrodowa 40 A, 19 – 300 Ełk
5. Waldemar i Ewa Kowallik, ul. Wyszyńskiego 10, 19 – 300 Ełk

6. Jarosław Józef Wiśniewski, Mrozy Wielkie 15, 19 – 300 Ełk
 7. Ryszard i Janina Zawistowscy, ul. Letniskowa 26, 19 – 300 Ełk
 8. Starostwo Powiatowe w Ełku, ul. Piłsudskiego 4, 19 – 300 Ełk
 9. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
ul. Dworcowa 60, 10 – 437 Olsztyn
 10. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ełku
ul. Toruńska 6a/1, 19 – 300 Ełk
- ①. a/a

Do wiadomości obwieszczeniem:

1. Sołtys Sołectwa Mrozy Wielkie
2. Sołtys Sołectwa Nowa Wieś Ełcka

Sporządziła: Marta Ruszczyk

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Załącznik Nr 1 do decyzji Wójta Gminy Elk z 26 lipca 2011 roku (znak: IOŚ.6220.3.7.2011) o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi dojazdowej do Nadleśnictwa Elk” planowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: 306 – obręb Nowa Wieś Elka oraz 345, 344, 342, 341, 310/1, 328, 335 – obręb Mrozy Wielkie, gmina Elk.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie odcinka drogi dojazdowej do Nadleśnictwa Elk w Mrozach Wielkich, od drogi powiatowej Nr 1872N, o długości około 1950 m i szerokości 5,0 m z lokalnymi poszerzeniami na łukach, szerokości poboczy – 1,0 m oraz budowa parkingu o powierzchni około – 500 m² przy budynkach Nadleśnictwa Elk wraz z niezbędną przebudową istniejącej infrastruktury technicznej. Głównym celem przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Ponadto w ramach przedmiotowej inwestycji planuje się wykonanie:

- nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- wzmocnienia istniejącego korpusu drogi,
- zjazdu z drogi powiatowej Nr 1872N Elk – Rajgród,
- przebudowy skrzyżowania z drogą należącą do Skarbu Państwa,
- chodników dla pieszych,
- parkingu przy budynkach Nadleśnictwa Elk,
- zjazdów gospodarczych i publicznych,
- poprawie odwodnienia poprzez wykonanie nowych lub pogłębieniu istniejących rowów
- zabezpieczenia kabli telekomunikacyjnych.

W obecnym stanie planowana droga klasy D posiada nawierzchnię żwirową i żużlową o nieuregulowanej geometrii sytuacyjno-wysokościowej i przebiegać będzie nadal przez tereny leśne, użytki rolne oraz w sąsiedztwie budynków Nadleśnictwa Elk. W ramach realizacji przedsięwzięcia, funkcja dotychczasowej drogi nie zmieni się, ulegną poprawieniu warunki ruchu pojazdów.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni.

Wykopy w miejscu budowy zostaną odpowiednio zabezpieczone. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w pobliżu warsztatów Nadleśnictwa Ełk w miejscowości Mrozy Wielkie. Na jego terenie będą tymczasowo składowane materiały budowlane. Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy odprowadzane będą do przenośnych sanitariatów, które będą opróżniane przez uprawnione do tego podmioty.

Wytwarzane odpady składowane będą czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym ewentualne odpady niebezpieczne magazynowane będą w specjalistycznych pojemnikach i sukcesywnie wywożone przez specjalistyczne firmy.

Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do systemu rowów przydrożnych.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym wzrostem poziomu hałasu, emisji spalin oraz zapyleniem spowodowanego ruchem środków transportu i pracą sprzętu budowlanego. W celu zmniejszenia w/w uciążliwości prace będą prowadzone wyłącznie w godzinach dziennych, tj. od 06.00 do 22.00.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia przewiduje wycinkę 37 sztuk drzew z gatunku: świerk pospolity, klon pospolity, brzoza brodawkowata, sosna zwyczajna oraz około 50 m² krzewów, znajdujących się w pasie drogowym. Wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum i obejmie drzewa kolidujące z przebudową infrastruktury drogowej.

Z uwagi na zakres oddziaływania planowanej inwestycji oraz zagospodarowanie terenów sąsiednich, tj. terenów leśnych, użytków rolnych oraz w sąsiedztwie budynków Nadleśnictwa Ełk, nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, czy ryzyko wystąpienia poważnej awarii będzie zerowe.

Zastosowanie uwarunkowań określonych w przedmiotowej decyzji spowoduje, że inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko.



WÓJ
mgr Antoni Polkowski

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

zawierająca dane, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008r Nr 199 poz. 1227)

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Zakres planowanego przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia przewiduje przebudowę drogi dojazdowej do Nadleśnictwa Ełk w Mrozach Wielkich od drogi powiatowej Nr 1872N oraz budowę parkingu przy budynkach Nadleśnictwa Ełk wraz z niezbędną przebudową istniejącej infrastruktury technicznej, zgodnie z załącznikami graficznymi, polegająca na:

- wykonaniu nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- wykonaniu wzmocnienia istniejącego korpusu drogi,
- wykonaniu zjazdu z drogi powiatowej Nr 1872N Ełk-Rajgród,
- wykonaniu przebudowy skrzyżowania z drogą gminną,
- wykonaniu chodników dla pieszych,
- wykonaniu parkingu przy budynkach Nadleśnictwa Ełk,
- wykonaniu zjazdów gospodarczych i publicznych,
- poprawie odwodnienia poprzez wykonanie nowych lub pogłębieniu istniejących rowów,
- wykonaniu zabezpieczenia kabli telekomunikacyjnych.

Podstawowe założenia projektowe:

- Długość projektowanej drogi: 1950m,
- powierzchnia nawierzchni asfaltowej ok. 9750m²,
- powierzchnia parkingu ok. 500m²,
- szerokość jezdni wyniesie 5m, lokalne poszerzenia na łukach,
- szerokość poboczy – 1,0m,
- klasa projektowanej drogi: D (dojazdowa),
- kategoria ruchu: KR 1

Profil podłużny drogi zostanie poprowadzony po istniejącym profilu drogi szutrowej. W jego kształcie dokonane zostaną tylko nieznaczne poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych, oraz do prawidłowego odwodnienia drogi.

Klasa drogi D o szerokości pasów ruchu 2 x 2,50 m = 5,00 m. Parametry łuków poziomych wymagają wprowadzania poszerzeń.

Projektowane zagospodarowanie terenu będzie zlokalizowane głównie na działkach leśnych, stanowiących własność skarbu państwa. Projektowana droga przebiegać będzie śladem istniejącej drogi dojazdowej.

Wykaz działek na których zlokalizowana jest inwestycja:
obręb Mrozy Wielkie: 306, 345, 344, 342, 341, 310/1, 328, 335.

URZĄD GMINY
19-300 EŁK
ul. Armii Krajowej 3
tel./fax (0-87) 610-37-62, 610-44-37
REGON 000531298 NIP 848-10-04-517

STWIERDZAM
zgodność z oryginałem

WÓJT
↓
Antoni Polkowski

2011 07. 2 0

mgr Antoni Polkowski

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

a) obszary wodno- błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

Możliwym zagrożeniem dla obszarów wodno-błotnych jest zanieczyszczenie wodami opadowymi i roztopowymi spływającymi z nawierzchni drogi wraz z kropelkowymi ubytkami paliwa i olejów, ubytkami z okładzin hamulcowych, emisje ze spalania paliw oraz ubytki ze ścierania nawierzchni.

Do rozłożenia i zatrzymania szkodliwych substancji wystarczy przepływ wody przez porośniętą humusową warstwę gruntu.

b) obszary wybrzeży:

Na obszarze przebudowywanej drogi powiatowej nie występują obszary wybrzeży.

c) obszary górskie i leśne:

Na obszarze przebudowywanej drogi na długości ok. 1,6km występuje obszar leśny. Obszary górskie nie występują.

Możliwym zagrożeniem dla obszarów leśnych są wypadki drogowe z udziałem zwierząt.

Ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego skróci drogę hamowania, zaś oczyszczenie skarp i rowów przydrożnych z porastających je krzaków poprawi widoczność i możliwość wcześniejszego dostrzeżenia wybiegających zwierząt.

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

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia występuje Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego wprowadzonego Rozporządzeniem Wojewody Nr 154 z dnia 19 grudnia 2008 roku (Dz. Urz. Nr 198, poz 3105).

e) obszary wymagającej specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary natury 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia występuje Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego wprowadzonego Rozporządzeniem Wojewody Nr 154 z dnia 19 grudnia 2008 roku (Dz. Urz. Nr 198, poz 3105).

f) obszary, na których standardu jakości środowiska zostały przekroczone:

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

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

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

h) gęstość zaludnienia:

Na terenie projektowanego przedsięwzięcia, na długości drogi 0.3km, występują budynki Nadleśnictwa Ełk.

i) obszary przylegające do jezior:

Projektowana droga znajduje się w odległości ok. 100m od jeziora Selmęt Wielki.

URZĄD GMINY
19-300 EŁK
ul. Armii Krajowej 3
tel./fax (0-87) 610-37-62, 610-44-37
REGON 000531298 NIP 848-10-04-517

STWIERDZAM
zgodność z oryginałem

WÓJT
✓

2011 07. 23

mgr Antoni Polkowski

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

-nie występują

2. Informacja o powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną

2.1 Omawiany obiekt budowlany zajmuje ogólną powierzchnię około 5ha.

2.2 Dotychczasowy sposób wykorzystania (istniejące zagospodarowanie):

W stanie istniejącym teren objęty wnioskiem wykorzystywany jest jako trasa komunikacyjna dla ruchu kołowego. Planowana budowa drogi przebiega przez las, użytki rolne oraz w sąsiedztwie budynków Nadleśnictwa Ełk. Na poboczach drogi występuje zieleń niska w postaci terenu trawiastego. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi na przeważającej długości występuje ściana lasu. W czasie realizacji inwestycji konieczne będzie usunięcie ok. 200 drzew (głównie brzozy, sosny, olchy, jesiony i dęby) na terenie lasu. Wycinka drzew związana będzie z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zapewnienie właściwych parametrów technicznych oraz właściwego odwodnienia drogi.

W stanie istniejącym w zakresie opracowania znajduje się następująca infrastruktura techniczna (przy budynkach Nadleśnictwa Ełk i wzdłuż drogi gminnej):

- wodociąg
- kanalizacja sanitarna,
- kanalizacja telefoniczna,
- sieć ciepłna,
- napowietrzna linia energetyczno-oświetleniowa,
- napowietrzna linia telefoniczna.

Odwodnienie odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych po terenie oraz poprzez częściowe wsiąkanie do gruntu.

2.3 Cieki wodne

Na omawianym odcinku przebudowy drogi występuje ciek wodny bez nazwy w km 0+712 należący do Nadleśnictwa Ełk. Zlokalizowany jest na nim przepust ϕ 600 o długości 9,0m. Przepust jest w stanie dobrym i nie wymaga przebudowy.

2.4 Obszary chronione

Projektowana przebudowa drogi znajduje się na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego, wprowadzonego Rozporządzeniem Wojewody Warmińsko-Mazurskiego Nr 154 z dnia 19 grudnia 2008 roku (Dz. Urz. Nr 198, poz. 3105). Teren przedsięwzięcia nie jest objęty ochroną konserwatora zabytków ani nie znajduje się na obszarze chronionym „Natura 2000”.

2.5 Parametry istniejącej drogi:

Obecnie istniejąca droga posiada nawierzchnię żwirową i żużlową o nieuregulowanej geometrii sytuacyjno-wysokościowej. Szerokość jezdni wynosi od 4,0m do 6,0m. Brak jest wyraźnych poboczy gruntowych. Rowy przydrożne nie spełniają obecnie swojej funkcji, są zasypane całkowicie lub w stopniu uniemożliwiającym poprawne odwodnienie drogi.

URZĄD GMINY
19-300 EŁK
ul. Armii Krajowej 3
tel./fax (0-87) 610-37-62, 610-44-37
REGON 000531298 NIP 848-10-04-517

2011 07. 2 0

STWIERDZAM
zgodność z oryginałem

WÓJT

mgr Antoni Polkowski

3. Rodzaj technologii

W oparciu o „Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Nr 43, poz. 430) zaprojektowano następującą konstrukcję i technologię nawierzchni: warstwy ścieralne i wiążące z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, chodniki o nawierzchni żwirowej. Zjazdy i parkingi projektuje się z kostki betonowej na podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie.

Technologia wykonywania robót jest powszechnie znana i zgodna z Normami Budowlanymi.

W czasie realizacji projektu wykorzystywane będą następujące podstawowe maszyny i urządzenia: koparki, ładowarki, równiarki, walce drogowe, zagęszczarki wibracyjne, rozścielacze mas bitumicznych, skraparki do bitumu, wytwórnie mas bitumicznych, wytwórnie betonów.

Do budowy drogi wykorzystane zostaną następujące podstawowe materiały: kruszywo naturalne, cement, beton asfaltowy, elementy prefabrykowane.

Wybrane rozwiązanie jest najkorzystniejsze i najefektywniejsze ze względów ekonomiczno - technologicznych, tj.: przy stosunkowo niskim koszcie pozwala uzyskać pożądane parametry techniczne przebudowywanej drogi, przy zachowaniu dbałości o środowisko.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Uwarunkowania wariantowości przedsięwzięcia

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia trudno jest mówić o kilku opcjach realizacji budowy istniejącej drogi i nie można tu mówić o alternatywnych trasach lub zasadniczo różnych rozwiązaniach projektowych.

Wariantowość można rozpatrywać pod względem technologicznym, co do opcji wyboru rozwiązania najmniej szkodliwego dla środowiska na etapie budowy, późniejszego użytkowania i recyklingu po zakończeniu okresu eksploatacyjnego.

Wariant „zero” polegający na nie realizowaniu inwestycji

Biorąc pod uwagę aspekt ekologiczny, wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia byłby najkorzystniejszy. Nie pojawiają się zagrożenia, które związane są z etapem budowy oraz z większym prawdopodobieństwem wypadku drogowego i co za tym idzie możliwością lokalnego skażenia środowiska. Jednak w dłuższej perspektywie czasowej miałby on także niekorzystny wpływ na otoczenie poprzez degradację stanu istniejącego drogi i powstające w związku z tym zwiększone natężenie hałasu. Zwiększona emisja spalin poprzez spowolnioną jazdę na niższych biegach, wzrost natężenia hałasu na wybojach, zwiększone zapylenie od nawierzchni żwirowych, wzrost wibracji przekazywanej na teren przyległy poprzez jazdę samochodów po wybojach. Zwiększona z czasem możliwość uszkodzeń samochodów i wypadków na zniszczonych nawierzchniach bitumicznych – w niektórych przypadkach nienormalna szerokość jezdni.

Wariant I: inwestycyjny - polegający na realizacji przedsięwzięcia w zakresie oraz o parametrach określonych w pkt.1.

Realizacja inwestycji w w/w zakresie przyniesie następujące korzyści:

- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu kołowego,
- poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w ciągu drogi,

URZĄD GMINY
19-300 ELK
ul. Armii Krajowej 3
tel./fax (0-87) 610-37-62, 610-44-37
REGON 000531298 NIP 848-10-04-517

STWIERDZAM
zgodność z oryginałem

WÓJT

2011 07. 2 6

mgr Antoni Polkowski

- ograniczenie emisji spalin i hałasu, poprawę płynności ruchu, poprawę stanu nawierzchni.

Analiza możliwych opcji pod względem technologicznym

Wybudowanie drogi z betonu cementowego byłoby bardziej kosztowne od wykonania jej w technologii bitumicznej. Lokalizacja cementowni na południu Polski, znacznie zwiększa koszty transportu i zwiększa ilość zanieczyszczeń, które ulotniłyby się do atmosfery podczas transportu w stosunku do transportu lokalnego. Technologia wykonania nawierzchni betonowych wymaga również wydłużenia w czasie robót, co powoduje konieczność dłuższego korzystania z objazdów i sprawia duże utrudnienia szczególnie w ruchu lokalnym. W północno – wschodniej Polsce brakuje wyspecjalizowanych firm wykonujących drogi w technologii betonowej. Technologia ta charakteryzuje się zwiększonym zapotrzebowaniem na wodę i emisją związków chemicznych zawartych w cemencie do atmosfery, a także do podłoża we wstępnej fazie wbudowywania betonu.

Częste przejścia temperatury przez 0, powodują rozmarzanie i zamarzanie konstrukcji nawierzchni z betonu, to z kolei wpływa na przyspieszenie erozji i obniżenie jej trwałości. Ubytki miejscowe betonu powodowałyby zwiększoną wibrację i hałas w otoczeniu drogi, a także unoszenie się do atmosfery pyłu cementowego i jego związków. Po zakończeniu okresu eksploatacji roboty rozbiórkowe wiązałyby się z pracą ciężkiego sprzętu do kucia, któremu towarzyszyłby duży hałas, wibracje i zapylenie. Pojawiłby się problem z utylizacją bardzo dużych ilości gruzu.

Wariant polegający na realizowaniu przedsięwzięcia w opcji proponowanej przez Inwestora.

Opcja opierająca się na wykorzystaniu mas bitumicznych kładzionych na gorąco na podbudowę z kruszywa naturalnego jest wariantem, który zamierza realizować Inwestor. Przebudowa przedmiotowej drogi spowoduje poprawę warunków komunikacyjnych w tym rejonie, przyczyni się do zmniejszenia kosztów eksploatacji pojazdów związanych ze skróceniem czasu przejazdu (mniejsze spalanie paliwa – mniejsza emisja dwutlenku węgla do środowiska, mniejsze zużycie części samochodu, dłuższa ich żywotność i mniejsza ilość zużytych części przeznaczonych do procesu utylizacji). Planowana inwestycja nie będzie nadmiernie uciążliwa dla środowiska i ludzi przy zastosowaniu zaproponowanych rozwiązań, a można nawet pokusić się o stwierdzenie, że ruch kołowy po przebudowanej drodze będzie mniej uciążliwy dla otoczenia (środowiska) niż obecny ruch odbywający się po złej jakości drodze.

Inwestor, będący jednocześnie gospodarzem drogi w swoich zadaniach statutowych ma obowiązek należytego utrzymania swojej sieci drogowej oraz dbałość o bezpieczeństwo uczestników ruchu na swoich drogach.

Przedstawiony wariant w świetle powyższych danych, zakładający realizację inwestycji w w/w kształcie, jest najkorzystniejszy dla środowiska.

W związku z tym realizację planowanego przedsięwzięcia należy uznać za niezbędną i jak najbardziej słuszną.

5.Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: kruszywa naturalne (żwir, piasek), cement, prefabrykaty betonowe, beton asfaltowy. Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Nie przewiduje się wykorzystania energii elektrycznej przy realizacji przedsięwzięcia bezpośrednio na budowie. Woda wykorzystywana będzie w nieznacznych ilościach w trakcie prac zagęszczania warstw podbudowy oraz jako składnik mieszanki betonowej i zapraw.

URZĄD GMINY
19-300 EŁK
ul. Armii Krajowej 3
tel./fax (0-87) 610-37-62, 610-44-37
REGON 000531298 NIP 848-10-04-517

STWIERDZAM
zgodność z oryginałem

WÓJT
v. *Antoni*

2011 07. 26 mgr Antoni Polkowski

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Budowa drogi nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych. Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji budowy będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Nie mniej jednak inwestycja przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu.

Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji spalin o więcej niż 20% oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii.

Ponadto w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady:

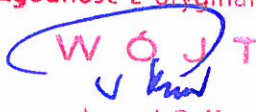
- czas budowy należy skrócić do minimum;
- sprzęt mechaniczny powinien być w należytym stanie co wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi;
- sprzęt powinien poruszać się w obrębie placu budowy;
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone;
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.

Przewidziane zostały, zabezpieczenia i środki zaradcze zmierzające do ograniczenia wszelkich niekorzystnych wpływów na środowisko zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji. Poniżej przedstawiono możliwe wpływy związane z realizacją projektu oraz zabezpieczenia i środki do łagodzenia tych wpływów:

Faza budowy:

- **Emisja hałasu.** Wzmożony hałas w trakcie robot drogowych i budowlanych ma miejsce w trakcie pracy maszyn, urządzeń i samochodów. Hałas minimalizowany będzie poprzez używanie sprawnego, posiadającego właściwe atesty, dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego. Ponadto wszelkie prace związane z emisją ponadnormatywnego hałasu prowadzone będą wyłącznie w godzinach dziennych bądź wyjątkowo wieczornych - od 6.00 do 22.00.
- **Zapylenie.** Przewiduje się polewanie wodą powierzchni i materiałów mogących powodować największe zapylenie.
- **Emisja spalin.** Zanieczyszczenie spalinami, będzie zamykało się praktycznie w pasie drogowym, ponieważ plac budowy będzie zlokalizowany właśnie tam. Uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń będą miały charakter przejściowy a nie długoterminowy.
- **Możliwe awarie sprzętu** i związane z tym wycieki paliwa, oleju i innych substancji. Zapewnione zostaną odpowiednie środki zapobiegania, jak: trociny, piasek, słoma, szmaty.
- **Wibracje pochodzące od ciężkiego sprzętu.** Nie będą miały znaczącego wpływu na otoczenie i ludność ze względu na to, że droga położona jest w większej części poza obszarem zabudowanym.
- **Utrudnienia w ruchu.** Wyznaczone zostaną najbardziej korzystne drogi dojazdowe i objazdowe. Zostaną one bardzo dokładnie opisane i oznaczone.

URZĄD GMINY
19-300 ELK
ul. Armii Krajowej 3
tel./fax (0-87) 610-37-62, 610-44-37
REGON 000531298 NIP 848-10-04-517
2011 07. 2 0

STWIERDZAM
zgodność z oryginałem

mgr Antoni Polkowski

- **Wpływ na wody gruntowe.** Jako główny czynnik zagrożenia zidentyfikowana została możliwość wycieków substancji płynnych z maszyn w czasie awarii. Środki zapobiegania skutkom takich awarii zostaną zapewnione w postaci: trocin, piasku, słomy i szmat.

- **Wpływ na krajobraz.** Ponieważ projekt przewiduje jedynie modernizację drogi wpływ na krajobraz będzie miał charakter przejściowy, związany jedynie z pojawieniem się maszyn na budowanej drodze.

- **Problem migracji zwierząt.** Uciążliwość drogi dla większych zwierząt jest znikoma.

Wykopy w miejscu budowy będą zabezpieczane, aby zapobiec wpadaniu do nich zwierząt.

- **Wpływ na szatę roślinną (drzewa i krzewy).** Przewiduje się wycinkę niektórych drzew i krzewów znajdujących się w pasie drogowym. Przedmiotowa droga jest bardzo zaniedbana pod tym względem i na niektórych odcinkach posiada prawie całkowicie zarośnięte rowy i pobocza młodymi drzewami i krzewami.

- **Wpływ na architekturę.** Nie będzie występował, ze względu na to, że projekt przewiduje przebudowę drogi istniejącej.

- **Urządzenie placu budowy.** Plac budowy będzie zlokalizowany w granicach istniejącego pasa drogowego.

Faza eksploatacji:

- **Zwiększenie ruchu.** Może spowodować zwiększenie ilości wypadków na tej drodze. Przewiduje się odpowiednie oznakowanie najbardziej niebezpiecznych odcinków tej drogi.

- **Emisja hałasu.** Źródłem hałasu będą przejeżdżające tą drogą pojazdy. Dzięki nawierzchni z betonu asfaltowego emisja hałasu zmniejszy się szacunkowo o ok. 50 %.

- **Emisja spalin.** Zmodernizowana nawierzchnia pozwoli na skrócenie czasu podróży na tym odcinku szacunkowo o ok. 30 %. Dzięki temu a także bardziej równomiernej pracy silników spadnie jednostkowa emisja spalin. Zanieczyszczenie spalinami, będzie zamykało się w pasie drogi.

- **Wpływ na wody gruntowe.** Rowy i pobocza w ciągu roku od zakończenia robót budowlanych samoistnie porastają trawą, która zapewni filtrację zanieczyszczeń niesionych przez wodę z jezdni.

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

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno - bytowych:

- w trakcie eksploatacji obiektu nie występuje,

- w trakcie budowy ewentualnie mogą być wytwarzane w ramach zaplecza budowy z obiektów socjalnych w niewielkiej ilości umożliwiającej ich bieżące usuwanie przez odpowiednie służby,

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych - nie występuje,

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Wody opadowe z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych – 145 l/s.

Wszystkie wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo do muld i rowów przydrożnych porośniętych darnią. W rowach będzie następować naturalna filtracja wody opadowej. Nadmiar wód opadowych będzie

URZĄD GMINY
19-300 ELK
ul. Armii Krajowej 3
tel./fax (0-87) 610-37-62, 610-44-37
REGON 000531298 NIP 848-10-04-517

STWIERDZAM
zgodność z oryginałem

WÓJT

2011 07. 26

mgr Antoni Polkowski

odprowadzany rowami do przepustów i na teren przyległy w najniższych jego punktach, zgodnie z naturalnym sływem wód (wododziałami).

d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

W fazie realizacji inwestycji odpady komunalne i budowlane składowane będą czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym ewentualne odpady niebezpieczne magazynowane będą w specjalistycznych pojemnikach. Wszystkie wytworzone odpady zostaną przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia zgodnie z wymogami ochrony środowiska, odbiorcy posiadającym zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami.

W fazie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstawania odpadów.

Elementy prefabrykowane powstałe podczas rozbiórki zostaną przekazane Inwestorowi.

e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń

W trakcie przebudowy drogi i późniejszej jej eksploatacji nie występuje montaż maszyn i urządzeń.

f) zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego dotyczą głównie dwutlenku węgla, węglowodorów alifalicznych oraz węgla elementarnego. W perspektywie prognozowanych natężeń ruchu nie zachodzi konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia, a przede wszystkim jego lokalizację nie występują oddziaływania na środowisko o transgranicznym charakterze.

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

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia występuje Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Elckiego wprowadzonego Rozporządzeniem Wojewody Nr 154 z dnia 19 grudnia 2008 roku (Dz. Urz. Nr 198, poz 3105).

URZĄD GMINY
19-300 ELK
ul. Armii Krajowej 3
tel./fax (0-87) 610-37-62, 610-44-37
REGON 000531298 NIP 848-10-04-517

2011 07. 26

STWIERDZAM
zgodność z oryginałem
WÓJT
mgr Antoni Polkowski

mgr inż. Radosław Andrzej Tomczak
uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności drogowej
nr ewidencyjny PDL/0124/POOD/09

Radosław Tomczak