

Znak: IOŚ.6220.5.6.2011

**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 **Gminy Elk, ul. Armii Krajowej 3, 19 – 300 Elk**, w imieniu której działa Sekretarz Gminy Ireneusz Gorlo, bez przeprowadzania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na:

„Przebudowie drogi gminnej nr 177007N od msc. Oracze i odcinka drogi 17706N”

planowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: **40/2, 71, 111, 224, 602** – obręb 32 Oracze, gmina Ełk oraz określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegające na: „Przebudowie drogi gminnej nr 177007N od msc. Oracze i odcinka drogi 17706N” realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 40/2, 71, 111, 224, 602 – obręb 32 Oracze, gmina Ełk. W ramach przedsięwzięcia planowana jest przebudowa drogi gminnej nr 177007N od miejscowości Oracze o długości około 2,54 km i odcinka drogi 17706N o długości około 0,245 km. Łączna długość planowanej drogi klasy D i kategorii ruchu KR1 wynosi około 2,8 km, szerokość jezdni - od 3,50 m do 4,50 m. Zakres prac przewiduje wykonanie: nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego oraz w technologii powierzchniowego utrwalenia żwirami kruszonymi, nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego oraz nawierzchni żwirowych, poboczy z kruszywa naturalnego, robót ziemnych (wykopy pod konstrukcję jezdni), przebudowy kolidującego uzbrojenia podziemnego, oznakowania pionowego. Powierzchnia jezdni bitumicznych – około 10.600 m², pozostałe powierzchnie utwardzone – zjazdy - około 1500 m².

W obecnym stanie teren objęty przedsięwzięciem posiada odcinki dróg o nawierzchni gruntowo – żwirowej. Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zabudowy

mieszkańcowi jednorodzinnej, zagrodowej oraz terenów rolniczych zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego.

Wzdłuż pasa drogowego, poza obszarem na którym będzie realizowana inwestycja, na szatę roślinną składają się przydomowe ogródki, oraz tereny zielone rekreacyjne (pojedyncze drzewa, krzewy ozdobne, trawniki), koniec realizowanej inwestycji graniczy z istniejącym kompleksem leśnym.

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) Masy ziemne z wykopu powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych należy zagospodarować poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów, natomiast wierzchnią warstwę gleby, zdjętą z pasa robót, należy odpowiednio zdeponować i wykorzystać do rekultywacji terenu, umocnienia skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej;
- c) Prace instalacyjne przeprowadzane w strefie korzeniowej roślinności należy wykonać po odpowiednim zabezpieczeniu systemów korzeniowych;
- d) Zaplecze budowy powinno być zlokalizowane poza terenami znajdującymi się w pobliżu: rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi;
- e) Teren zaplecza budowy, w tym bazy transportowe, należy odpowiednio uszczelnić;
- f) Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy należy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych;
- g) Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy należy czasowo gromadzić w przenośnych sanitariatach opróżnianych przez uprawnione do tego podmioty;
- h) Wykonać system odwodnienia w postaci rowów przydrożnych w celu prawidłowego odwodnienia korony drogi;
- i) 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;

- j) 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;
- k) Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych należy przeprowadzać na bazie transportowej lub stacjach paliw w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi;
- l) Sprzęt mechaniczny poruszający się w obrębie placu budowy powinien być w należyтым stanie technicznym w celu wykluczenia ewentualnego zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi, a w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone;
- m) 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) odpowiednie wyprofilowanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego umożliwiającej prawidłowe odwodnienie korony drogi;
- c) wykonanie nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego oraz nawierzchni żwirowych;
- d) wykonanie poboczy z kruszywa naturalnego;
- e) wykonanie przebudowy kolidującego uzbrojenia podziemnego;
- f) 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

UZASDNIENIE

W dniu 22.06.2011 r. do tut. organu wpłynął wniosek Gminy Ełk, ul. Armii Krajowej 3, 19 – 300 Ełk, w imieniu której działa Sekretarz Gminy Ireneusz Gorlo, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowie drogi gminnej nr 177007N od msc. Oracze i odcinka drogi 17706N”, 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 przez obwieszczenie, które zgodnie z zapisami art. 49 Kpa, podano do publicznej wiadomości przez umieszczenie na stronie internetowej Biuletynu informacji Publicznej Urzędu Gminy Ełk, tablicy

informacyjnej urzędu oraz na tablicach informacyjnych w miejscowościach: Oracze i Woszczele.

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 27.06.2011 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 postanowieniem (znak: WOŚ.4240.273.2011.MH) z dnia 13 lipca 2011 roku wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Tut. organ postanowieniem z dnia 28 lipca 2011 r. (znak: IOŚ.6220.5.4.2011) 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 gminnej nr 177007N od msc. Oracze i odcinka drogi 17706N” planowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: 40/2, 71, 111, 224, 602 – obręb 32 Oracze, gmina Ełk, tj. Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, organ prowadzący postępowanie zmierzające do wydania decyzji, stwierdził jak niżej.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej nr 177007N od miejscowości Oracze o długości około 2,54 km i odcinka drogi 17706N o długości około 0,245 km na działkach o numerach ewidencyjnych: 40/2, 71, 111, 224, 602 – obręb 32 Oracze, gmina Ełk. Łączna długość planowanej drogi klasy D i kategorii ruchu KR1 wynosi około 2,8 km, szerokość jezdni - od 3,50 m do 4,50 m. Zakres prac przewiduje wykonanie: nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego oraz w technologii powierzchniowego utrwalenia żwirami kruszonymi, nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego oraz nawierzchni żwirowych, poboczy z kruszywa naturalnego, wykonanie robót

ziemnych (wykopy pod konstrukcję jezdni), przebudowy kolidującego uzbrojenia podziemnego, oznakowania pionowego. Powierzchnia jezdni bitumicznych – około 10.600 m², pozostałe powierzchnie utwardzone – zjazdy - około 1500 m².

W obecnym stanie teren objęty przedsięwzięciem posiada odcinki dróg o nawierzchni gruntowo – żwirowej. Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej oraz terenów rolniczych zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego.

Wzdłuż pasa drogowego, poza obszarem na którym będzie realizowana inwestycja, na szatę roślinną składają się przydomowe ogródki, oraz tereny zielone rekreacyjne (pojedyncze drzewa, krzewy ozdobne, trawniki), koniec realizowanej inwestycji graniczy z istniejącym kompleksem leśnym. 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. Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne z wykopu zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Wierzchnia warstwa gleby, zdjęta z pasa robót, zostanie odpowiednio zdeponowana i po zakończeniu prac wykorzystana do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej.

Realizacja inwestycji nie przewiduje konieczności wycinki drzew. W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą po odpowiednim zabezpieczeniu systemów korzeniowych.

W ramach realizacji inwestycji zorganizowane zostanie zaplecze budowy zlokalizowane poza terenami znajdującymi się w pobliżu: rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Na terenie zaplecza budowy nie przewiduje się składowania materiałów. Będą one sukcesywnie dowożone na plac budowy. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

Zaplecze budowy wyposażone zostanie w przenośne sanitariaty, które będą opróżniane przez uprawnione do tego podmioty. Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni zjazdów. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo z korpusu drogi i na tereny przyległe biologicznie czynne. W ten sposób planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

Wytwarzane odpady składowane będą w wyznaczonych i oznakowanych miejscach do tego przeznaczonych, które 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.

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. 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, małoznaczący i krótkotrwały. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem z tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacjach paliw.

Z uwagi na zakres oddziaływania planowanej inwestycji oraz zagospodarowanie terenów sąsiednich zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej oraz terenów rolniczych, nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, czy ryzyko wystąpienia poważnej awarii będzie zerowe.

Dzięki planowanej przebudowie drogi gminnej nr 177007N od miejscowości Oracze i odcinka drogi 17706N w okresie eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się zmniejszenie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe. Planowana inwestycja usprawni ruch pojazdów zmniejszając czas przejazdu na przebudowywanych odcinkach dróg.

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 śródładowych. W analizowanym terenie inwestycji nie występują obszary o znaczeniu historycznym, kulturowym lub architektonicznym oraz uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej.

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 bezpośrednim sąsiedztwie 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 przedsięwzięcia 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.



WÓJT
mgr Antoni Polkowski

Otrzymują:

1. Gmina Ełk, ul. Armii Krajowej 3, 19 – 300 Ełk
2. a/a
3. Strony postępowania przez podanie do publicznej wiadomości, zgodnie z art. 49 Kpa
4. Sołtys Sołectwa Oracze – Wityny
5. Sołtys Sołectwa Woszczele

Do wiadomości:

1. PPIS w Ełku
2. RDOŚ w Olsztynie

Znak: IOŚ.6220.5.6.2011

Elk, 16 sierpnia 2011 r.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Załącznik Nr 1 do decyzji Wójta Gminy Elk z 16 sierpnia 2011 roku (znak: IOŚ.6220.5.6.2011) o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi gminnej nr 177007N od msc. Oracze i odcinka drogi 17706N” planowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: 40/2, 71, 111, 224, 602 – obręb 32 Oracze, gmina Elk.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej nr 177007N od miejscowości Oracze o długości około 2,54 km i odcinka drogi 17706N o długości około 0,245 km na działkach o numerach ewidencyjnych: 40/2, 71, 111, 224, 602 – obręb 32 Oracze, gmina Elk. Łączna długość planowanej drogi klasy D i kategorii ruchu KR1 wynosi około 2,8 km, szerokość jezdni - od 3,50 m do 4,50 m. Powierzchnia jezdni bitumicznych – około 10.600 m², pozostałe powierzchnie utwardzone – zjazdy - około 1500 m². Głównym celem przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Ponadto w ramach przedmiotowej inwestycji planuje się wykonanie:

- nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego oraz w technologii powierzchniowego utrwalenia żwirami kruszonymi,
- nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego oraz nawierzchni żwirowych,
- poboczy z kruszywa naturalnego,
- robót ziemnych (wykopy pod konstrukcję jezdni),
- przebudowy kolidującego uzbrojenia podziemnego,
- oznakowania pionowego.

W obecnym stanie teren objęty przedsięwzięciem posiada odcinki dróg o nawierzchni gruntowo – żwirowej. Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej oraz terenów rolniczych zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego. Planowane przedsięwzięcie nie wnosi zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem.

Projektuje się przebudowę drogi poprzez wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego oraz w technologii powierzchniowego utrwalenia żwirami kruszonymi i emulsją asfaltową. Ze względu na zbyt wąski pas drogowy oraz zagospodarowane tereny przyległe,

nie planuje się wykonania nawierzchni chodników oraz zatok autobusowych. Realizacja inwestycji nie przewiduje konieczności wycinki drzew.


mgr Antoni Polkowski

Karta informacyjna przedsięwzięcia

Sporządzona zgodnie z 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 ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227) zawierająca w szczególności dane:

a) rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Rodzaj przedsięwzięcia wg rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213 poz. 1397) – § 3 ust. 1 pkt 60 „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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 nr 177007N od msc. Oracze o długości ok 2540mb i odcinka drogi 17706N o długości 245mb. Łączna długości planowanej inwestycji ok 2,8 km, dz. geod. 40/2, 71, 111, 224, 602 powiat ełcki, obręb 32-Oracze.

Podstawowe dane projektowe: długość ok 2,8 km, szerokość jezdni od 3,50 m do 4,50 m, klasa drogi D, kategoria ruchu KR1.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego oraz w technologii powierzchniowego utwardzenia żwirami kruszonymi,
- wykonanie nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego oraz nawierzchni żwirowych,
- wykonanie poboczy z kruszywa naturalnego,
- wykonanie robót ziemnych (wykopy pod konstrukcję jezdni),
- wykonanie przebudowy kolidującego uzbrojenia podziemnego,
- wykonanie oznakowania pionowego.

Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zagrodowej oraz terenów rolniczych zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego.

b) powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną:

Podstawowe dane o powierzchni planowanych elementów dróg są następujące:

- powierzchnia jezdni bitumicznych – około 10.600 m²
- pozostałe powierzchnie utwardzone – zjazdy - około 1500 m².

W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada odcinki dróg o nawierzchni żwirowej i gruntowej.

W stanie istniejącym pas drogowy, nie posiada żadnej roślinności oprócz nielicznych zakrzewień. Wzdłuż pasa drogowego, poza obszarem na którym będzie realizowana inwestycja na szatę roślinną składają się przydomowe ogródki, oraz tereny zielone rekreacyjne (pojedyncze drzewa, krzewy ozdobne, trawniki), koniec realizowanej inwestycji graniczy z istniejącym kompleksem leśnym.

W ramach przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność wycinki drzew.

c) rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

URZĄD GMINY

19-300 ELK

ul. Armii Krajowej 3

tel./fax (0-87) 910-37-62, 610-44-37

REGON 000621200 NID 249 10 04 1 17

STWIERDZAM

zgodność z oryginałem

WÓJT

mgr Antoni Polkowski

2011 08. 1 0

Planowane przedsięwzięcie nie wnosi zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem.

W obecnym stanie droga posiada nawierzchnię żwirową i gruntową. Na całej długości ciągu komunikacyjnego brak jest zagospodarowania pasa drogowego.

Projektuje się przebudowę drogi poprzez wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego oraz w technologii powierzchniowego utrwalenia żwirami kruszonymi i emulsją asfaltową. Ze względu na zbyt wąski pas drogowy oraz zagospodarowane tereny przyległe nie planuje się wykonania nawierzchni chodników oraz zatok autobusowych.

d) ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej nr 177007N od msc. Oracze o długości ok 2540mb i odcinka drogi 17706N o długości 245mb, łączna długości planowanej inwestycji ok 2,8 km, możliwe jest rozważenie następujących wariantów przedsięwzięcia:

„Wariant bezinwestycyjny”

Wariant bezinwestycyjny polegać będzie na remoncie nawierzchni drogi o istniejącym przebiegu i istniejącej nawierzchni jezdni. Zakres robót jaki można wykonać, obejmowałby remont częściowy istniejących nawierzchni żwirowych i gruntowych (w technologii uzupełniania nawierzchni kruszywem mineralnym i profilowania równiarką). Wykonanie tego rodzaju prac nie poprawi profilu poprzecznego i podłużnego, nie wzmocni konstrukcji drogi jak też nie wpłynie na poprawę odwodnienia jezdni. Bez wykonania robót budowlanych z zakresu przebudowy dróg nie jest możliwe wyposażenie drogi w równe i bez ubytków jezdnie oraz nie będzie możliwości usprawnienia warunków ruchu kołowego. Wykonanie remontów częściowych będzie kosztem niewspółmiernie dużym do krótkotrwałych efektów. Zarówno społeczność lokalna jak i społeczność korzystająca z istniejącego ciągu drogowego w dalszym ciągu będzie miała drogę nie spełniającą ich oczekiwań i o nieodpowiednich parametrach technicznych. Użytkownicy, korzystając z tej drogi, w dalszym ciągu ponosić będą znaczne koszty związane z naprawą uszkodzonych pojazdów samochodowych wskutek stanu technicznego nawierzchni jezdni.

„Wariant inwestycyjny”

1. Przebiegi alternatywne

W przypadku analizowanych odcinków 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 przepisów. Zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę drogi po nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (długotrwałe wyłączenia, duże koszty wykupu gruntów, 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 w ustalonym pasie drogowym.

2. Ukształtowanie trasy w planie

W terenie zabudowanym pole manewru w zakresie rozwiązań projektowych ogranicza istniejące zagospodarowanie terenu i szerokość pasa drogowego (istniejące zjazdy publiczne i indywidualne, bliskość zabudowy mieszkaniowej). Powyższe uniemożliwia więc zasadniczą zmianę trasy w planie. Wariantowość rozwiązań projektowych ograniczono do wyboru trasy przebiegającej w miejscu istniejącym oraz w granicach istniejącego pasa drogowego.

Powyższe rozwiązania projektowe pozwalają na ukształtowanie drogi w planie bez konieczności wycinki drzew.

3. Warianty niwelety

Ciąg komunikacyjny przebiega wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej. Sposób obsługi tych terenów, zjazdy na drogi boczne oraz konieczność prawidłowego odwodnienia nawierzchni jezdni ograniczają możliwości kształtowania niwelety. Wybrano wariant minimalizujący koszty budowy przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego odwodnienia pasa drogowego. Projektowana niweleta jezdni przebiega około 20 cm powyżej istniejącej nawierzchni jezdni.

4. Szerokość jezdni

Ze względu na szerokość pasa drogowego przyjęto podstawową szerokość od 3,50 m do 4,50 m. Zwiększenie szerokości jezdni ponosiłoby za sobą duże koszty związane z poszerzeniem pasa drogowego wykupu gruntów przyległych do pasa drogowego oraz konieczność wycinki drzew zlokalizowanych w

sąsiedztwie jezdni na terenach prywatnych. Biorąc pod uwagę koszty budowy przyjmowanie większej szerokości jezdni przy prognozowanych natężeniach ruchu nie ma uzasadnienia ekonomicznego, a związana z tym konieczność wycięcia drzew i krzewów nie ma uzasadnienia przyrodniczego.

5. Konstrukcja jezdni

Na projektowanych odcinkach planuje się wykonanie nowej konstrukcja jezdni z betonu asfaltowego oraz w technologii powierzchniowego utrwalenia żwirami kruszonymi i emulsji asfaltowej. Powyższe pozwoli na wykorzystanie istniejącej jezdni żwirowej jako podbudowy. Biorąc pod uwagę klasę drogi, oczekiwane natężenia ruchu oraz efektywność kosztową przyjęto, że najbardziej optymalnym wariantem przebudowy dróg będzie wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego oraz w technologii powierzchniowego utrwalenia żwirami kruszonymi i emulsją asfaltową. Wybranie innego rozwiązania materiałowego do budowy dróg i zagospodarowania pasa drogowego, nie spełniłoby oczekiwań co do funkcji i sposobu użytkowania ciągu komunikacyjnego oraz wpłynęłoby niekorzystnie na koszty związane z 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 odcinka dróg.

e) przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

- | | |
|---|---|
| - woda | - w trakcie budowy do celów technologicznych: 50 m ³ , |
| - surowce | - nie wystąpią, |
| - materiały | do budowy dróg: |
| | - materiały betonowe: około 50 Mg, |
| | - beton asfaltowy: około 350 Mg, |
| | - kruszywa mineralne: około 500 Mg, |
| - paliwa | w trakcie budowy: |
| | - olej napędowy: 5,0 Mg, |
| | - etylina: 2,0 Mg |
| szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi: | |
| - elektryczną | - nie wystąpi, |
| - cieplną | - nie wystąpi, |
| - gazową | - nie wystąpi. |

f) rozwiązania chroniące środowisko:

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

W trakcie budowy ciągu komunikacyjnego:

- 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.
- W przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny).
- Powstałe w trakcie realizacji robót budowlanych masy ziemne zagospodarowane zostaną poprzez ich wbudowanie w dolne warstwy nasypów. Nie przewiduje się nadmiaru mas ziemnych. 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.
- 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, tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie na bazie transportowej lub stacjach paliw.

W trakcie eksploatacji przebudowanej drogi:

Zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni dróg. Ulepszenie nawierzchni dróg przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji zapylenia.

- Zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni dróg. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni dróg przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji hałasu.
- Zmniejszenie ilości emisji zanieczyszczeń do powietrza – usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na przebudowywanym odcinku dróg przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe.

g) 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:

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 przebudowy powstanie nadmiar tych materiałów, a materiały takie będą traktowane jako odpady,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – kilkadziesiąt kg, w czasie całej budowy 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 budowy drogi, nie wystąpi w fazie jej eksploatacji. Fakt generowania odpadów podczas budowy musi zostać, stosownie do wymogów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. nr 62 z 2001 r., poz. 628 z późniejszymi zmianami) – zostać zgłoszony 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 dróg. Pas przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu pochodzącego od ruchu komunikacyjnego można oszacować dla „terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi” i „terenów zabudowy zagrodowej”, dla których to terenów obowiązują poziomy dopuszczalne hałasu komunikacyjnego w „środowisku” LAeq dop w dzień = 60 dB, a LAeq w nocy = 50 dB na kilkadziesiąt metrów od granicy jezdni w dzień i do 150 m od granicy jezdni w nocy. 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 budowy dróg, w czasie 16 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 4 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 budowanej 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” dróg - 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 dróg żadne nadmierne skażenia powietrza.

Nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do gleby ani emisji ścieków.

Przy ostrożnym i bezpiecznym tankowaniu maszyn roboczych nie nastąpi emisja zanieczyszczeń do gleby i gruntu.

Wody opadowe. Z eksploatacją drogi związane jest odprowadzanie wód opadowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni utwardzonych. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo do korpusu drogi i na tereny przyległe.

Odpady stałe. W trakcie budowy drogi mogą powstawać odpady pochodzące z rozbiórek istniejących nawierzchni dróg. 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.

h) 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 znaczne oddalenie od granic państwa, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie na środowisko.

i) obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

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

- Jezioro Woszczelskie (kod PLH280034; powierzchnia 313,7 ha) – w odległości ok. 8 km w kierunku zachodnim od msc. Oracze,
- Murawy na Pojezierzu Ełckim (kod PLH280041; powierzchnia 77,2 ha) – w odległości ok. 5 km w kierunku północnym od msc. Oracze,
- Ostoja Poligon Orzysz (kod PLB280014; powierzchnia 21207,98 ha) – w odległości ok. 25 km w kierunku południowo-zachodnim od msc. Oracze,
- Dolina Biebrzy (kod PLH200008; powierzchnia 121002,6 ha) - w odległości ok. 45 km w kierunku południowo - wschodnim msc. Oracze,
- Puszcza Borecka (kod PLB280006; powierzchnia 18962,76 ha) – w odległości ok. 36 km w kierunku północno - zachodnim od msc. Oracze,

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.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych czy innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich lub leśnych, obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z wystąpieniem awarii przemysłowej, o której mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2002r. Nr 58, poz. 535).

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 gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2002r. Nr 58, poz. 535).

Inwestor nie będzie starać się o pozyskanie środków pomocowych Unii Europejskiej celem sfinansowania realizacji przedmiotowej inwestycji.

PODINSPEKTOR

inż. Grzegorz Sawicki

STWIERDZAM
zgodność z oryginałem
URZĄD GMINY
19-300 ELK
ul. Armii Krajowej 3
tel./fax (0-87) 610-37-62 610-44-57
REGON 000531298 NIP 849-10-04-517

WÓJT

mgr Antoni Polkowski

2011 08. 16