

Znak: IOŚ.6220.7.6.2011

## 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 **Powiatowego Zarządu Dróg w Ełku, ul. Kolonia 1, 19 – 300 Ełk, bez przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko**

**ustalam**

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na:

**„Przebudowie drogi powiatowej nr 1917N Grabnik – Rożyńsk – droga krajowa Nr 16 przez miejscowość Rożyńsk”**

planowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: **150, 155, 171, 162, 64** – obręb 42 Rożyńsk, gmina Ełk oraz określam:

### **I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie polegające na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 1917N Grabnik – Rożyńsk – droga krajowa Nr 16 przez miejscowość Rożyńsk” realizowane będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 150, 155, 171, 162, 64 – obręb 42 Rożyńsk, gmina Ełk. W ramach przedsięwzięcia planowana jest przebudowa drogi powiatowej nr 1917N o przebiegu: Grabnik - Rożyńsk - droga krajowa nr 16 na odcinku przez miejscowość Rożyńsk długości około 1,220 km i szerokości jezdni 5,0 m na terenie gminy Ełk. Zakres prac przewiduje wykonanie: nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego ujętej w krawężniki betonowe, nowej konstrukcji jezdni na poszerzeniach i zjazdach na drogi boczne, robót rozbiórkowych istniejącej nawierzchni, robót ziemnych (wykopy i nasypy), nowych nawierzchni zjazdów indywidualnych, chodnika-opaski do granicy pasa z kostki brukowej betonowej, remont istniejącego odwodnienia przez wykonanie studzienek ściekowych oraz wykonanie oznakowania pionowego i poziomego. Powierzchnia jezdni bitumicznych – około 6.100 m<sup>2</sup>, natomiast pozostałe powierzchnie utwardzone – około 900 m<sup>2</sup>.

W obecnym stanie odcinek planowanej drogi klasy L i kategorii ruchu KR2 posiada nawierzchnię brukową o szerokości 4,2 – 5,0 m, pobocza żwirowe i skarpy trawiaste.

Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej jednorodzinnej oraz usługowej.

Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci trawiastych skarp zlokalizowanych wzdłuż dróg oraz drzewa rosnące na granicy pasa drogowego. 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) 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) Drzewostan znajdujący się w obrębie placu budowy należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
- 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 studzienek ściekowych z osadnikami, gdzie zostaną podczyszczone, a następnie skierowane do rowów melioracyjnych zlokalizowanych wzdłuż planowanej 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) studzienek ściekowych odwadniających koronę drogi na odcinku projektowanych zmian;
- b) odpowiednie wyprofilowanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, ujętej w krawężniki betonowe, umożliwiającej prawidłowe odwodnienie korony drogi;
- c) nowej konstrukcji jezdni na poszerzeniach i zjazdach na drogi boczne;
- d) chodnika-opaski do granicy pasa z kostki brukowej betonowej;
- e) nowych nawierzchni zjazdów indywidualnych;
- f) uwzględnić w projekcie zapisy rozporządzenia Nr 152 Wojewody Warmińsko – Mazurskiego z dnia 13 listopada 2008 roku w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Orzyskich (Dz. Urz. Woj. Warm. – Mazur. Nr 179, poz. 2637), 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 15.07.2011 r. do tut. organu wpłynął wniosek Powiatowego Zarządu Dróg w Ełku, ul. Kolonia 1, 19 – 300 Ełk o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowie drogi powiatowej nr 1917N Grabnik – Rożyńsk – droga krajowa Nr 16 przez miejscowość Rożyńsk”, 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 tablicy informacyjnej w miejscowości Rożyńsk.

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 22.07.2011 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: WOOŚ.4240.317.2011.MH) z dnia 12 sierpnia 2011 roku wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Tut. organ postanowieniem z dnia 22 sierpnia 2011 r. (znak: IOŚ.6220.7.4.2011) 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 powiatowej nr 1917N Grabnik – Rożyńsk – droga krajowa Nr 16 przez miejscowość Rożyńsk” planowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: 150, 155, 171, 162, 64 – obręb 42 Rożyńsk, 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 powiatowej nr 1917N o przebiegu: Grabnik - Rożyńsk - droga krajowa nr 16 na odcinku przez miejscowość Rożyńsk długości około 1,220 km i szerokości jezdni 5,0 m na terenie gminy Ełk. Zakres prac przewiduje wykonanie: nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego ujętej w krawężniki betonowe, nowej konstrukcji jezdni na poszerzeniach i zjazdach na drogi boczne, robót rozbiórkowych istniejącej nawierzchni, robót ziemnych (wykopy i nasypy), nowych nawierzchni zjazdów indywidualnych, chodnika-opaski do granicy pasa z kostki brukowej betonowej, remont istniejącego odwodnienia przez wykonanie studzienek ściekowych oraz wykonanie oznakowania pionowego i poziomego. Powierzchnia jezdni

bitumicznych – około 6.100 m<sup>2</sup>, natomiast pozostałe powierzchnie utwardzone – około 900 m<sup>2</sup>.

W obecnym stanie odcinek planowanej drogi klasy L i kategorii ruchu KR2 posiada nawierzchnię brukową o szerokości 4,2 – 5,0 m, pobocza żwirowe i skarpy trawiaste. Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej jednorodzinnej oraz usługowej.

Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci trawiastych skarp zlokalizowanych wzdłuż dróg oraz drzewa rosnące na granicy pasa drogowego. 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 przewiduje konieczność wycinki jednego drzewa, tj. gruszy o obwodzie 142 cm, która rośnie w planowanej do poszerzenia jezdni. Wycinka drzewa jest niezbędna w celu prawidłowego ukształtowania pasa drogowego, mającego na względzie zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do usunięcia, lecz narażone na uszkodzenia mechaniczne, zostaną odpowiednio zabezpieczone. Nie przewiduje się wykonywania prac ziemnych w strefie korzeniowej roślinności. Nie będzie występował wpływ na architekturę, ze względu na to, że projekt przewiduje przebudowę drogi istniejącej.

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 i roztopowych spływających z powierzchni jezdni i powierzchni zjazdów. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane powierzchniowo oraz do istniejących studzienek ściekowych z osadnikami, gdzie zostaną podczyszczone,

a następnie skierowane do rowów melioracyjnych zlokalizowanych wzdłuż planowanej drogi. 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, mało znaczący i krótkotrwały. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, 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 zagrodowej i mieszkaniowej jednorodzinnej oraz usługowej, nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, czy ryzyko wystąpienia poważnej awarii będzie zerowe.

W okresie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się zmniejszenie hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza wprowadzanych przez silniki spalinowe oraz zapylenia. Realizacja inwestycji ma na celu usprawnienie ruchu drogowego przez skrócenie czasu przejazdu pojazdów oraz poprawę warunków życia mieszkańców zmotoryzowanych i pieszych. Przebudowana droga wpłynie pozytywnie na zagospodarowanie terenu wokół drogi i ochronę środowiska.

Ponadto teren inwestycji nie jest zlokalizowany na obszarach wodno – błotnych, obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, leśnych oraz górskich. Planowane przedsięwzięcie nie leży także w zasięgu stref ochronnych ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych. W analizowanym terenie inwestycji nie występują obszary o znaczeniu historycznym, kulturowym lub architektonicznym 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 Obszarze Chronionego Krajobrazu Jezior Orzyskich, na terenie którego, obowiązują zapisy rozporządzenia Nr 152 Wojewody Warmińsko – Mazurskiego z dnia 13 listopada 2008 roku w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Orzyskich (Dz. Urz. Woj. Warm. – Mazur. Nr 179, poz. 2637). 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 Wójta Gminy Ełk, w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla 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. Powiatowy Zarząd Dróg w Ełku, ul. Kolonia 1, 19 – 300 Ełk
- ② a/a
3. Strony postępowania przez podanie do publicznej wiadomości, zgodnie z art. 49 Kpa
4. Sołtys Sołectwa Rożyńsk

#### Do wiadomości:

1. PPIS w Ełku
2. RDOŚ w Olsztynie



## Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

**Załącznik Nr 1 do decyzji Wójta Gminy Elk z 8 września 2011 roku (znak: IOŚ.6220.7.6.2011) o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 1917N Grabnik – Rożyńsk – droga krajowa Nr 16 przez miejscowość Rożyńsk” planowanego na działkach o numerach ewidencyjnych: 150, 155, 171, 162, 64 – obręb 42 Rożyńsk, gmina Elk.**

Planowane do realizacji przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1917N o przebiegu: Grabnik - Rożyńsk - droga krajowa nr 16 na odcinku przez miejscowość Rożyńsk długości około 1,220 km i szerokości jezdni 5,0 m na terenie gminy Elk. Zakres prac przewiduje wykonanie:

- nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego ujętej w krawężniki betonowe,
- nowej konstrukcji jezdni na poszerzeniach i zjazdach na drogi boczne,
- robót rozbiórkowych istniejącej nawierzchni,
- robót ziemnych (wykopy i nasypy),
- nowych nawierzchni zjazdów indywidualnych,
- chodnika-opaski do granicy pasa z kostki brukowej betonowej,
- remont istniejącego odwodnienia przez wykonanie studzienek ściekowych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

Powierzchnia jezdni bitumicznych – około 6.100 m<sup>2</sup>, natomiast pozostałe powierzchnie utwardzone – około 900 m<sup>2</sup>.

W obecnym stanie odcinek planowanej drogi klasy L i kategorii ruchu KR2 posiada nawierzchnię brukową o szerokości 4,2 – 5,0 m, pobocza żwirowe i skarpy trawiaste. Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej jednorodzinnej oraz usługowej. Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci trawiastych skarp zlokalizowanych wzdłuż dróg oraz drzewa rosnące na granicy pasa drogowego. Planowane przedsięwzięcie nie wnosi zmian do istniejącego zagospodarowania i sposobu wykorzystania terenów objętych wnioskiem.

Planowana droga przebiegać będzie w miejscu istniejącej drogi w celu wykorzystania istniejącej nawierzchni jako podbudowy i istniejącego pasa drogowego. Nawierzchnia przebudowywanej drogi będzie wykonana z betonu asfaltowego ujętej w krawężniki,

pozostałe nawierzchnie – z kostki brukowej betonowej. Ze względu na brak terenu przyjęto podstawową szerokość jezdni dla tej klasy drogi równą 5,0 m.

Realizacja inwestycji przewiduje konieczność wycinki jednego drzewa, tj. gruszy o obwodzie 142 cm, która rośnie w planowanej do poszerzenia jezdni.

  
*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 2004r. 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 ze zm.) § 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”.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1917N o przebiegu: Grabnik-Rożyńsk-dr. Krajowa nr 16 na odcinku przez m. Rożyńsk długości około 1220 m w gminie Ełk.

Podstawowe dane projektowe:

m. Rożyńsk: długość około 1220 m, szerokość jezdni 5,0 m, klasa drogi L, kategoria ruchu KR2.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego ujętej w krawężniki betonowe,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni na poszerzeniach i zjazdach na drogi boczne,
- wykonanie robót rozbiórkowych istniejącej nawierzchni w zakresie niezbędnym,
- wykonanie robót ziemnych (wykopy i nasypy),
- wykonanie nowych nawierzchni zjazdów indywidualnych, chodnika-opaski do granicy pasa z kostki brukowej betonowej, tam gdzie pozwoli szerokość pasa drogowego,
- remont istniejącego odwodnienia,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

Przedsięwzięcie usytuowane jest wzdłuż istniejącej zwartej zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej jednorodzinnej oraz usługowej zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego

Wykaz numerów ewidencyjnych działek, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie:

m. Rożyńsk: 150, 155, 177, 162 i 64 – obręb 42 Rożyńsk,,

### 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 6.100 m<sup>2</sup>
- pozostałe powierzchnie utwardzone – około 900 m<sup>2</sup>, w tym:
  - chodniki, opaski – około 600 m<sup>2</sup>,
  - zjazdy – około 300 m<sup>2</sup>,

W stanie istniejącym teren pasa drogowego objęty przedsięwzięciem posiada nawierzchnię: jezdni z brukowca, pobocza żwirowe i skarpy trawiaste.

Na istniejącą szatę roślinną składają się tereny zielone w postaci trawiastych skarp zlokalizowanych wzdłuż dróg oraz drzewa rosnące na granicy pasa drogowego.

Przewiduje się wycinkę jednej gruszy o obwodzie 142 cm. Wycinka drzewa jest niezbędna w celu prawidłowego ukształtowania i zagospodarowania pasa drogowego, mającego na względzie zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Grusza rośnie w planowanej do poszerzenia jezdni.

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

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

W obecnym stanie odcinek drogi posiada nawierzchnię twardą z brukowca szerokości 4.2-5.0 m. Na całej długości brak jest zagospodarowania pasa drogowego.

Projektuje się przebudowę drogi poprzez wykonanie nawierzchni jezdni i zjazdów z betonu asfaltowego. Nawierzchnia chodników- opasek zlokalizowanych wzdłuż drogi będzie wykonana z kostki brukowej betonowej.

**d) ewentualne warianty przedsięwzięcia:**

Dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1917Nw miejscowości Rożyńsk w gminie Elk, możliwe jest rozważenie następujących wariantów przedsięwzięcia:

**„Wariant bezinwestycyjny”**

Wariant bezinwestycyjny polegać będzie na remoncie nawierzchni jezdni drogi z brukowca o istniejącym przebiegu, na nawierzchnię jezdni z betonu asfaltowego. Zakres robót jaki można wykonać, obejmowałby remont istniejącej nawierzchni z brukowca w technologii uzupełniania nawierzchni kruszywem mineralnym lub masą bitumiczną. Wykonanie tego rodzaju prac nie poprawi profilu poprzecznego i podłużnego, nie zostanie poszerzona jezdnia, nie wzmocni podbudowy jak też nie wpłynie na poprawę odwodnienia jezdni. Bez wykonania robót budowlanych z zakresu przebudowy drogi nie jest możliwe wyposażenie drogi w równą i bez ubytków jezdnię oraz nie będzie możliwości usprawnienia warunków ruchu kołowego i pieszego. Wykonanie remontów cząstkowych będzie kosztem niewspółmiernie dużym do krótkotrwałych efektów. Zarówno społeczność lokalna jak i turyści korzystający z istniejącego ciągu drogowego w dalszym ciągu będą mieli 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 analizowanego odcinka drogi trudno jest mówić o przebiegach alternatywnych. Droga przebiega tak jak obecnie od początku ubiegłego wieku. Wystarczające wydaje się więc dostosowanie drogi (szerokość jezdni, parametry łuków poziomych i pionowych) do obowiązujących przepisów w ramach istniejącej szerokości pasa drogowego. Zagospodarowanie terenu oraz uwarunkowania przestrzenne wykluczają budowę drogi o zupełnie nowym przebiegu. Względy ekonomiczne (długotrwałe wywłaszczenia, duże koszty wykupu gruntów, wydłużenie ciągu drogi, zmiany w środowisku przyrodniczym) a także społeczne przemawiają za tym, by omawiany ciąg komunikacyjny zachował istniejący przebieg, ponieważ łączy się z innymi ciągami dróg o nawierzchni bitumicznej oraz przemawia za tym istniejące zagospodarowanie i uzbrojenie terenu wzdłuż drogi.

**2. Ukształtowanie trasy w planie**

Wydzielony w przeszłości wąski pas drogowy oraz istniejące zagospodarowanie terenu uniemożliwia zmianę trasy w planie. Wariantowość rozwiązań projektowych ograniczono do wyboru trasy przebiegającej w miejscu istniejącym w celu maksymalnego wykorzystania istniejącej nawierzchni jako podbudowy i istniejącego pasa drogowego.

**3. Warianty niwelety**

Ciąg komunikacyjny przebiega wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej oraz terenów usługowych. Sposób obsługi tych terenów – zjazdy na posesje, skrzyżowania z drogami bocznymi oraz konieczność prawidłowego odwodnienia nawierzchni jezdni, ograniczają możliwości kształtowania niwelety. Wybrano wariant minimalizujący koszty budowy przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego odwodnienia pasa drogowego.

**4. Szerokość jezdni**

Ze względu na szerokość pasa drogowego przyjęto podstawową szerokość jezdni dla tej klasy drogi równą 5,0 m. Zwiększenie szerokości jezdni jest niemożliwe z uwagi na zabudowę-brak terenu oraz konieczność wycinki prawie wszystkich drzew zlokalizowanych wzdłuż drogi. Biorąc pod uwagę koszty budowy przyjmowanie większej szerokości jezdni przy prognozowanym natężeniu ruchu nie ma uzasadnienia ekonomicznego.

2011 09. 0 8

**5. Konstrukcja jezdni**

Konstrukcja istniejącej jezdni stanowić będzie podbudowę nowej nawierzchni. Taki wariant wybrano określając założenia projektowe. Biorąc pod uwagę klasę drogi, natężenie ruchu oraz efektywność kosztową przyjęto, że najbardziej optymalnym wariantem przebudowy drogi będzie wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego ujętej w krawężniki betonowe oraz pozostałych nawierzchni z kostki brukowej betonowej. Wybranie innego rozwiązania materiałowego do budowy drogi i zagospodarowania pasa drogowego nie spełniłoby oczekiwań, co do funkcji i sposobu użytkowania ciągu komunikacyjnego.

Przeprowadzona analiza wariantów dowodzi, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie „Wariant inwestycyjny”. Przyjęte rozwiązanie techniczno – technologiczne jest najkorzystniejsze.

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

- woda - w trakcie budowy do celów technologicznych: 20 m<sup>3</sup>,
  - surowce - nie wystąpią,
  - materiały do budowy dróg:
    - materiały betonowe: 230 Mg,
    - beton asfaltowy: około 1.400 Mg,
    - kruszywa mineralne: około 100 Mg,
    - emulsja asfaltowa: około 1 Mg
  - paliwa w trakcie budowy:
    - olej napędowy: 4,0 Mg,
    - etylina: 2,0 Mg
- szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:
- elektryczną - nie wystąpi,
  - ciepłą - nie wystąpi,
  - gazową - nie wystąpi.

**f) rozwiązania chroniące środowisko:**

W ramach przebudowy drogi 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 miarę możliwości 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.
- Robót ziemnych nie będą wykonywane w strefie korzeniowej roślinności,
- 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, zdjęta 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 dopuszczone do robót 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.

2011 09. 0 8

Drzewa, które nie są przewidziane do wycinki, a w których sąsiedztwie prowadzone będą roboty budowlane, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez zabezpieczenie pni drzew matami słomianymi lub płótkami z desek.

W trakcie eksploatacji przebudowanej drogi:

- Zmniejszenie zapylenia poprzez ulepszenie nawierzchni drogi. Ulepszenie nawierzchni drogi przyczyni się wprost do zmniejszenia emisji zapylenia.
- Zmniejszenie poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni drogi. Poprawa równości oraz jakości nawierzchni drogi 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 robót budowlanych, co ograniczy, zwolni i utrudni ruch pojazdów, na pewno nie przyniesie wzrostu emisji hałasu w miejscu prowadzenia robót – 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 6 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 robotami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Roboty budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia robót, a w czasie kładzenia nowej nawierzchni bitumicznej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy bitumicznej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia robót 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 tak jak dotychczas do istniejących studzienek ściekowych z osadnikami i częściowo powierzchniowo. W studzienkach zostaną wstępnie podczyszczone a następnie odprowadzone do rowów zlokalizowanych wzdłuż drogi.

**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 z brukowca nie zawiera warstw smołowych). Powstałe odpady pochodzące z rozbiórek będą podlegały segregacji pod względem możliwości wykorzystania jako materiałów z odzysku.(kamień brukowiec) Odpadów nie nadających się do ponownego wykorzystania nie przewiduje się.

**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 z uwzględnieniem uwarunkowań zawartych w art. 63 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r o udostępnieniu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko(Dz. U Nr 199, poz. 1227 ze zm.)**

W zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

Obszar działania planowanego przedsięwzięcia zlokalizowano poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położone tereny należące do obszaru Natura 2000 to:(odległości i kierunki stron świata zorientowano w stosunku do m. Rożyńsk)

- Jezioro Woszczelskie (kod PLH280034; powierzchnia 313,7 ha) – w odległości ok. 5 km w kierunku północno - wschodnim,
- Murawy na Pojezierzu Ełckim (kod PLH280041; powierzchnia 77,2 ha) – w odległości ok. 13 km w kierunku północno - wschodnim,
- Ostoja Poligon Orzysz (kod PLB280014; powierzchnia 21207,98 ha) – w odległości ok. 7 km w kierunku południowo-zachodnim ,
- Dolina Biebrzy (kod PLH200008; powierzchnia 121002,6 ha) - w odległości ok. 40 km w kierunku południowo - wschodnim,
- Puszcza Borecka (kod PLB280006; powierzchnia 18962,76 ha) – w odległości ok. 22 km w kierunku północno - zachodnim ,

- Puszcza Piska (kod PLB280008; powierzchnia 172802,2 ha) - w odległości ok. 18 km w kierunku południowo-zachodnim,
- Puszcza Augustowska (kod PLB200002 i PLH200005) - w odległości ok. 43 km w kierunku północno-wschodnim,
- Ostoja Wigierska (kod PLH200004; powierzchnia 15075,51 ha) - w odległości ok. 65 km w kierunku północno-wschodnim.

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 i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, 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 i obszarach chony uzdrowiskowej.

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).


**j) Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości poza terenem zakładu lub innego obiektu**

Nie przewiduje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Poddany analizie układ komunikacyjny po przebudowie ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu, usprawnienie ruchu drogowego, poprawę warunków użytkowania przez jej uczestników, poprawę warunków życia mieszkańców zmotoryzowanych i pieszych, skróci czas podróży, poprawi komfort jazdy, zmniejszy hałas i zapylenie. Wpłyne pozytywnie na zagospodarowanie terenu wokół drogi i ochronę środowiska.

Eksplatacja drogi po przebudowie zdecydowanie zmniejszy dotychczas występujące uciążliwości w zakresie jakości powietrza, emisji hałasu oraz odwodnienia.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane ze środków własnych powiatu.

PROJEKTANT  
  
 mgr inż. Zygmunt Dargiewicz  
 Konstr. bud. bez ograniczeń - SUW-5/97

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



mgr Antoni Polkowski

2011 09. 0 0