

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Sporządzona zgodnie z art. 62a ust. 1 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. 2020, poz. 283).

Na podstawie rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839); inwestycja odpowiada wymogom § 3 ust. 1 pkt. 62: *drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km*. W związku z powyższym inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Teren inwestycji nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

1) Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedmiotem opracowania jest **Rozbudowa drogi gminnej Jaginty – Choruzowce, Gmina Nowy Dwór** o długości projektowanego odcinka około 5,28 km.

Wnioskowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego. Całość inwestycji realizowana będzie w granicach administracyjnych Gminy Nowy Dwór, zgodnie z obszarem zaznaczonym na mapie ewidencyjnej stanowiącej załącznik do wniosku.

Rozpatrywana droga stanowi ciąg komunikacyjny zaliczany do klasy technicznej **D**. W chwili obecnej droga ta posiada przekrój szlakowy z jezdnią żwirową o zmiennej szerokości 3,30 ÷ 4,00 m.

Wzdłuż projektowanego odcinka wyróżnić można następujące tereny przyległe:

- teren zabudowy siedliskowej,
- tereny rolnicze,
- tereny zalesione.

Na rozpatrywanym odcinku zostanie przeprowadzona całkowita przebudowa korony jezdni, z zastosowaniem rozwiązań określonych obowiązującymi przepisami. Realizacja przedmiotowej inwestycji będzie obejmować prace budowlane z zakresu branży drogowej oraz branży teletechnicznej.

Zakres robót drogowych:

- budowę jednojezdniowej drogi utwardzonej o nawierzchni bitumicznej o szerokości jezdni od 5,00 do 6,00 m,
- korektę parametrów geometrycznych istniejącej trasy oraz zastosowanie regularnych pochyleń poprzecznych i podłużnych,
- wykonanie normatywnych wlotów skrzyżowań z innymi drogami,
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych o nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie odwodnienia jezdni w postaci rowów przydrożnych wraz z przepustami,
- wykonanie cieków korytkowych, wpustów drogowych, przykanalików z użyciem prefabrykowanych elementów betonowych,
- przebudowę istniejących przepustów drogowych,
- przebudowę istniejących urządzeń melioracji wodnych szczegółowych,
- przebudowę i zabezpieczenie kolidujących odcinków sieci uzbrojenia terenu,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż jezdni,
- wycinki drzew i krzewów kolidujących z zakresem prac drogowych,
- wymianę gruntów organicznych oraz wykonanie robót ziemnych,
- wzmocnienie słabego podłoża z zastosowaniem geosyntetyków,
- montaż oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,

- wykonanie prac wykończeniowych i porządkowych,
- humusowanie i założenie zieleni drogowej.

Powyższe działania mają na celu dostosowanie przedmiotowej drogi do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zmianami).

Informacje dotyczące zakresu przewidywanych robót drogowych

- przebudowa istniejących urządzeń melioracji wodnych szczegółowych: w przypadku występowania istniejących urządzeń melioracyjnych w granicach pasa drogowego może zachodzić potrzeba przełożenia lub przebudowy sączków, zbieraczy drenarskich lub studni rewizyjnych. Lokalizacje zainwentaryzowanych urządzeń zostaną określone na podstawie materiałów archiwalnych znajdujących się w zasobach Nadzoru Wodnego w Augustowie. W przypadku ewentualnych uszkodzeń konieczne będzie odtworzenie elementów sieci melioracyjnych celem przywrócenia sprawności do stanu pierwotnego.

- wymiana gruntów organicznych: na potrzeby realizacji inwestycji wykonane zostaną badania geotechniczne podłoża w celu określenia warunków gruntowo-wodnych. Na odcinkach gdzie zostanie stwierdzone zaleganie w podłożu słabych gruntów organicznych (torfy, gytie, namuły) konieczna będzie wymiana na materiał przydatny do posadowienia nasypów, taki jak żwir piasek lub pospółka. Grunt organiczny pochodzący z wykopu zostanie w miarę możliwości wykorzystany w granicach pasa drogowego do profilowania korpusu drogi oraz humusowania skarp.

- wykonanie robót ziemnych: wykonanie wykopów oraz wykonanie nasypów z użyciem mieszanki kruszyw naturalnych. Prace typowe, wykonywane w budownictwie komunikacyjnym, nie mające wpływu na panujące warunki gruntowo-wodne.

- wzmocnienie słabego podłoża z zastosowaniem geosyntetyków: rozwiązanie stosowane jako zamiennie (alternatywa) do wymiany gruntów organicznych. W przypadku zlokalizowania w podłożu słabych gruntów nienośnych możliwe jest zastosowanie geosyntetyków w celu separacji gruntu rodzimego od warstwy nasypowej oraz dodatkowego wzmocnienia konstrukcji jezdni. Ewentualna potrzeba zastosowania geosyntetyków do zbrojenia podłoża, takich jak geowłóknina, geotkanina lub geosiatka, zostanie określona na etapie opracowania projektu wykonawczego branży drogowej.

Parametry techniczne drogi:

- *Klasa projektowanej drogi* – D;
- *Kategoria ruchu jezdni głównej* – KR1;
- *Prędkość projektowa* – $V_p = 30 \text{ km/h}$;
- *Szerokość jezdni* – $5,00 \div 6,00\text{m}$;
- *Szerokość poboczy* – $1,00 \div 2,50 \text{ m}$
- *Spadek poprzeczny jezdni* – 2,0 % daszkowy;
- *Spadek poprzeczny poboczy* – 7,0 % od krawędzi jezdni;
- *Pochylenie skarp i przeciwskarp* – 1:1,5 lub 1:1.

Obsługa komunikacyjna:

- Lokalizacja wjazdu i wyjazdu

Początek opracowania zlokalizowany został na skrzyżowaniu z droga powiatową nr 1240B – Lipszczany/-granica pow. - Ponarlica - Dubašno - droga 670 (działka o numerze 659).

Koniec opracowania zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1244 B Nowy Dwór - Jaginty - Bobra Wielka (*działka o numerze 540*).

- Ilość miejsc parkingowo – postojowych

Na terenie objętym inwestycją nie przewiduje się budowy wydzielonych parkingów dla samochodów osobowych i ciężarowych.

Na obszarach przyległych do terenu inwestycji nie przewiduje się również budowy wydzielonych parkingów dla samochodów osobowych i ciężarowych.

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

Łączna powierzchnia terenu na jakim prowadzona będzie inwestycja wynosi około 7,0 ha. Teren objęty inwestycją został oznaczony na mapie ewid. linią koloru **fioletowego**. Obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oznaczono na załączniku graficznym linią przerywaną koloru **błękitnego**.

Dane dotyczące działek w obszarze oddziaływania:

Obszar oddziaływania przedsięwzięcia został określony w odległości 100m od projektowanej drogi, i zlokalizowany jest na następujących działkach ewidencyjnych:

Jednostka ewidencyjna: **Nowy Dwór**

Obręb ewidencyjny: **Choruzowce**

Działki numer ewidencyjny: **440/1, 29, 33, 34, 35, 36, 37, 459, 31, 30, 439, 52/1, 52/2, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60/2, 61/2, 62, 63/2, 74/1, 74/2, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83/1, 83/2, 85, 422, 441, 86, 87/1, 90, 91, 92, 93, 285, 286, 287, 289/1, 290/2, 290/1, 497, 293, 440/2, 442, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310/1, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 328/1, 329/1, 330/1, 331/1, 332/1, 465/1, 334,456/2, 405/1, 404/1, 400/2, 397/1, 396/1, 393/1, 392/1, 389/1, 388/1, 385/1, 384/1, 380/1, 477/2, 376/2, 376/3, 376/4, 375/4, 475/1, 372/1, 371/1, 379/3, 38, 39, 40, 41, 42, 441, 43/1, 43/3, 43/2, 44/4, 44/5, 44/6, 45, 46/1, 47, 48/1, 443, 111, 112/1, 113/1, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 444, 150, 149, 153/1, 446/1, 284, 283, 282, 281, 280, 279, 278, 277, 276, 275, 274, 273, 447, 265/1, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 452, 453/1.**

Obręb ewidencyjny: **Jaginty**

Działki numer ewidencyjny: **523, 395, 294, 268/1, 296, 297, 298, 299, 300, 271/1, 303, 304, 305/1, 305/2, 540, 318/1, 319/1, 320/1, 321/1, 318/2, 319/2, 320/2, 321/2, 329, 391, 361/1, 363/1, 365/1, 367/1, 369/1, 371/1, 373/1, 375/1, 377/1, 381/2, 420, 419, 417/1, 487, 486, 485, 423, 488, 445/1, 446/1, 447, 452/1, 453.**

Obręb ewidencyjny: **Ponarlica**

Działki numer ewidencyjny: **199/2, 199/3, 729, 659.**

Teren planowanej inwestycji pozostanie nadal wykorzystany jako droga publiczna. Nie zmieni się dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości stanowiących pas drogowy. Wykorzystanie części nieruchomości ulegnie zmianie w przypadku działek bezpośrednio przyległych do drogi gminnej, na których zostaną wykonane podziały

nieruchomości. Obecnie są to grunty w większości wykorzystywane do produkcji rolniczej. Po uprawomocnieniu się decyzji administracyjnych zostaną one przekształcone na użytki drogowe.

W efekcie realizacji przedsięwzięcia, poprawie ulegną walory estetyczne zarówno samej drogi jak także jej otoczenia. Przebudowa i rozbudowa drogi wpłynie znacznie na poprawę funkcjonalności i zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników ruchu.

Ze względu na charakter terenu, inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na florę i faunę. Planowana budowa dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na zmianę walorów krajobrazu.

Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie posiada szczególnego znaczenia architektoniczno-krajobrazowego, ani szczególnych wartości kulturowych.

Teren objęty opracowaniem projektowym:

- nie jest obszarem wodno-błotnym;
- nie jest położony na obszarze leśnym;
- nie jest obszarem, na którym występują płytko wody podziemne;
- nie zalicza się do obszarów ochronnych ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych;
- nie jest obszarem, na którym przekroczone zostały standardy jakości środowiska;
- nie jest położony w krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne;
- nie jest obszarem przylegającym do jeziora;
- nie jest obszarem ochronny uzdrowiskowej;

Poza koroną drogi występuje szata roślinna w postaci: drzew liściastych oraz terenów pokrytych trawą i inną dziką roślinnością. Pobocza i skarpy istniejącej drogi gminnej w większości porośnięte są trawą oraz chwastami polnymi.

Realizacja inwestycji przewiduje usunięcie drzew i krzaków kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Łącznie do wycinki przewiduje się około 150 sztuk drzew o średnicach pnia z zakresu 10-180 cm.

Działki na których przewidziane jest prowadzenie prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzaków stanowią pas drogowy lub będą wydzielone na poszerzenie istniejącego pasa drogowego.

Prace przygotowawcze w zakresie wycinki drzew w związku z realizacją inwestycji drogowej prowadzone będą poza okresem lęgowym ptaków, tj. **w terminie od 1 września do 15 marca**. Wycinka drzew zlokalizowana będzie na niżej podanych nieruchomościach:

Miejscowość: Choruzowce, działki nr: 440/1, 453/1, 272, 270, 376/2, 375/4, 331/1.

Miejscowość: Jaginty, działki nr: 487, 486.

Wskazanie sposobów zabezpieczenia przed uszkodzeniami drzew i krzewów

Na czas prowadzenia robót niezbędne jest odpowiednie zabezpieczenie wszystkich drzew i krzewów rosnących na placu budowy, a przewidzianych do pozostawienia. Jako podstawowy środek ochrony drzew przed uszkodzeniami mechanicznymi zobowiązuje się wykonawcę do przeprowadzenia wszelkich prac w sposób najmniej szkodzący drzewom lub krzewom. W miarę możliwości zaleca się wyznaczenie i wygradzenie stref ochronnych wokół drzew lub w przypadku drzew szczególnie narażonych na uszkodzenia - wykonanie osłon pni poprzez odeskowanie do wysokości min. 2 m

Rozważenie możliwości prowadzenia prac pod stałym nadzorem przyrodniczym

Zakres przedsięwzięcia ograniczać się będzie w znacznej większości odcinka tylko do granic istniejącego pasa drogowego. Wystąpią tylko jednostkowe przypadki, w których konieczne będzie poszerzenie pasa drogowego i przejście gruntu na rzecz inwestora. Poszerzenia granic stanowić będą wyłącznie uporządkowanie ewidencji gruntów obecnie zajętych pod istniejącą drogę publiczną, niż faktyczną rozbudowę drogi gminnej. Korpus drogowy został już ukształtowany i zostanie w pełni wykorzystany w trakcie projektowania nowej trasy drogowej.

Z uwagi na zakres przedmiotowej inwestycji drogowej, małą ingerencję w środowisko naturalne oraz przyjęte rozwiązania minimalizujące niekorzystne oddziaływanie w trakcie realizacji robót, nie jest zasadne prowadzenie prac pod stałym nadzorem przyrodniczym.

Ostateczne rozstrzygnięcie w zakresie ewentualnej potrzeby sprawowania nadzoru przyrodniczego nad inwestycją, pozostawia się do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku.

3) Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia) :

Jezdnia

Nowa nawierzchnia jezdni, przyjęta zgodnie z Rozporządzeniem (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430), będzie dostosowana do przenoszenia obciążeń ruchem kategorii KR1.

Konstrukcja drogi o nawierzchni bitumicznej dla ruchu KR1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W grub. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20-25 cm,
- nasyp z kruszywa naturalnego,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

Odwodnienie

W zakresie projektowanej inwestycji drogowej zaprojektowany został szlakowy przekrój jezdni. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą metodą powierzchniowego spływu na pobocza i skarpy drogowe, oraz do przydrożnych rowów odwadniających. Ścieki drogowe zostaną wstępnie podczyszczone na obszarach trawiastych a następnie odparowane lub rozsączone do gruntu. Lokalizacja rowów zostanie określona na etapie opracowania dokumentacji projektowej.

Zgodnie z § 17 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, wody opadowe lub roztopowe pochodzące z terenu inwestycji mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez potrzeby stosowania dodatkowych urządzeń oczyszczających.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych, w złym stanie technicznym. Projektuje się przebudowę ww. przepustów przy użyciu rur z tworzyw sztucznych PP, PE lub konstrukcji z stalowych z blach falistych, z dostosowaniem do nowych parametrów drogi gminnej.

Na odcinkach gdzie zlokalizowane będą rowy przydrożne, pod zjazdami gospodarczymi i zjazdami na drogi boczne należy wykonać przepusty z rur polietylenowych PEHD o średnicy ϕ 40 cm, umożliwiające swobodny przepływ wody rowami odwadniającymi.

Przebudowa infrastruktury technicznej

Ze względu na występujące kolizje rozbudowywanej drogi gminnej z obecnym przebiegiem sieci telekomunikacyjnej doziemnej, konieczna jest przebudowa i przełożenie infrastruktury poza krawężdzie jezdni bitumicznej. W miejscach przejść poprzecznych pod jezdnią i zjazdami projektuje się założenie rur osłonowych typu AROT $\phi 110$ PS zgodnie z zaleceniami zawartymi w projektach branżowych.

W przypadku sieci energetycznej nie występują kolizje projektowanej drogi gminnej z obecnym przebiegiem napowietrznej linii energetycznej.

Kanał technologiczny

Na skutek wejścia w życie ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1815), zachodzi obowiązek budowy kanałów technologicznych w ramach budowy lub przebudowy dróg publicznych. Zarządca drogi spełnia jednak przesłanki uprawniające go do możliwości zwolnienia z obowiązku zlokalizowania kanału technologicznego, uzyskanego w drodze decyzji od Ministra Cyfryzacji. W przypadku przedmiotowej drogi gminnej lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne.

Informacje dotyczące zakresu prac prowadzonych w pobliżu Rzeki Nurka

W ciągu projektowanego odcinka drogowego występuje istniejący przepust podwójny $\phi 800$ mm z betonowymi ściankami oporowymi, zlokalizowany na Rzece Nurka. W nasypie korpusu drogowego znajdują się również elementy innego podwójnego przepustu rurowego ze ściankami kamienno-betonowymi. Przepust ten z uwagi na zbyt wysokie posadowienie oraz zły stan techniczny nie spełnia swego przeznaczenia i został już częściowo rozebrany. Dokumentacja zdjęciowa istniejącego przepustu zawarta jest w załączeniu do KIP.

Przejście przepustem przez Rzekę Nurka znajduje się na jej początkowym odcinku, tj. około 1,25 km od początku cieku wodnego. Z względu na małą powierzchnię zlewni wynoszącą około 50 ha oraz płaskie ukształtowanie terenu, występują nieduże ilości spływających wód powierzchniowych. Przekłada się to również na małe rozmiary koryta Rzeki oraz małą głębokość wynoszącą około 50-60 cm.

W ramach przebudowy drogi gminnej przewidziano rozbiórkę istniejącego przepustu betonowego, oraz pozostałości po wcześniejszym obiekcie i wykonanie w tej samej lokalizacji przepust z rur stalowych spiralnie karbowanych typu HelCor HCPA o długości max. 12,0m. Zastosowany przekrój rur HelCor HCPA 12 o kształcie łukowo-kołowym (zamkniętym) i wymiarach 1952x1320 mm pozwoli zapewnić prawie dwukrotnie większą powierzchnię przepływu przy tym samym poziomie napełnienia co rura okrągła. Parametry projektowanego przepustu, a przede wszystkim powierzchnia przekroju poprzecznego, zostaną znacznie zwiększone w porównaniu do stanu obecnego. Zastosowane rozwiązania techniczne nie powodują ograniczeń i wpłyną bezpośrednio na poprawę funkcjonalności obiektu oraz zwiększenie możliwości przepływu wód w korycie Rzeki Nurka. Dodatkowo istnieje możliwość montażu półek pełniących funkcję przejść dla płazów i małych zwierząt.

Planowana budowa dotyczy obszaru już istniejącej drogi oraz istniejącego przepustu, i nie wpłynie negatywnie na zmianę walorów środowiska naturalnego. Prace zostaną wykonane przy użyciu typowych maszyn oraz z zastosowaniem typowych materiałów budowlanych dopuszczonych do obrotu i stosowania w budownictwie komunikacyjnym.

Poza budową przepustu wykonywane będą prace z zakresu oczyszczenia dna cieku wodnego, usuwania roślin, „odmulania”, regulacji i umocnienia koryta z użyciem kieszki faszynowej oraz profilowania skarp.

Nie będzie występować posadowienie podpór w nurcie rzeki oraz umocnienie dna cieku. Umocnienie skarp wystąpi wyłącznie w obszarze wlotu oraz wylotu przepustu, na części korpusu drogowego i zostanie wykonane z kamienia naturalnego. Powyższe prace zakwalifikować więc można jako typowe zabiegi utrzymaniowe. Zasadnicza większość robót ograniczy się do granic pasa drogowego i terenu do którego Inwestor posiadać będzie prawo dysponowania gruntem na czas realizacji inwestycji.

Ze względu na charakter prac budowlanych, budowa nowego przepustu nie będzie miała negatywnego wpływu na florę i faunę. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje też negatywnego oddziaływania na koryto Rzeki Nurka. Nie przewiduje się negatywnego wpływu planowanych prac na występujące w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt.

Po zakończeniu realizacji inwestycji, tj. w okresie eksploatacji obiektu, nie będzie występowało negatywne oddziaływanie na ciek wodny.

Sposób minimalizacji ewentualnego negatywnego oddziaływania całej inwestycji drogowej na środowisko, w tym również na Rzekę Nurka, został przedstawiony w punkcie 6) karty informacyjnej przedsięwzięcia (KIP). Przebudowa istniejącego przepustu betonowego w obszarze Rzeki nie wprowadza dodatkowego rodzaju prac specjalistycznych wymagających szczególnych środków ostrożności lub innych, specyficznych wymagań ochronnych dla środowiska naturalnego.

Wszelkie prace budowlane w obszarze Rzeki Nurka, wykonawca zobowiązany jest prowadzić poza terminem od 15 marca do 31 lipca, ze względu na okres wiosennej migracji i rozrodu płazów oraz tarła i migracji ryb.

Informacje dotyczące budowy mostu

W ramach realizacji inwestycji drogowej nie będzie wykonywana budowa obiektu mostowego oraz nie będzie zachodziła potrzeba budowy przeprawy tymczasowej.

Informacje dotyczące rowów i przepustów drogowych

Potwierdza się, iż w ramach prowadzonych robót budowlanych będą wykonywane prace renowacyjne na przydrożnych rowach odwodnieniowych. Zakres robót obejmie:

- oczyszczenie istniejących rowów z namulów i osadów,
- profilowanie dna rowu wraz z nadaniem odpowiednich spadków podłużnych,
- profilowania skarp i przeciwskarp,
- przebudowę istniejących przepustów betonowych pod drogą główną i zjazdami indywidualnymi na przepusty rurowe $\varnothing 400\div 600\text{mm}$ wykonane z rur karbowanych PEHD,
- zabezpieczenie wlotów i wylotów przepustów poprzez zamontowanie prefabrykowanych ścianek czołowych dostosowanych do średnicy rur.

Wszystkie powyższe działania mają na celu przywrócenia pełnej funkcjonalności systemu odwodnieniowego drogi.

W celu zapewnienia swobodnej migracji małych zwierząt i płazów przewiduje się wykonanie dodatkowo dwóch przepustów rurowych suchych, zlokalizowanych na obszarze otuliny Biebrzańskiego Parku Narodowego. Dokładna lokalizacja zostanie określona na etapie sporządzenia dokumentacji projektowej.

Stosowanie materiałów miejscowych

Potwierdza się, iż w trakcie realizacji inwestycji będą wykorzystywane materiały miejscowe i naturalne. Zakres stosowania materiałów miejscowych zostanie podany i określony w dokumentacji technicznej projektowanej drogi.

Na etapie realizacji konieczne jest potwierdzenia możliwości zastosowania poszczególnych materiałów oraz ich przydatności do wbudowania, zgodnie z zaleceniami Szczegółowych specyfikacji technicznych.

4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego:

Ze względu na istniejącą zabudowę i formę zagospodarowania terenu oraz występujące uzbrojenie techniczne, rozpatrywano trzy alternatywne warianty rozbudowy drogi gminnej w miejscowościach Chorużowce oraz Jaginty:

A) wariant zerowy – pozostawienie stanu obecnego:

- będzie następowała dalsza degradacja nawierzchni jezdni,
- będą występowały zalewiska wodne spowodowane brakiem odwodnienia drogi,
- będą występowały problemy w widoczności i niski poziom bezpieczeństwa.

Pozostawienie stanu obecnego, z uwagi na wyżej wymienione argumenty, będzie powodować duże utrudnienia i zagrożenia w korzystaniu z drogi publicznej.

B) wariant koncepcyjny – alternatywny:

- jezdnia szerokości 6,0 m
- pobocze żwirowe szerokości 2,5 m
- brak odwodnienia drogowego
- pochylenie skarp 1:1,5

Powyższy wariant tylko częściowo spełnia potrzeby inwestora i użytkowników drogi publicznej. Budowa drogi w tym wariantcie wymaga pozyskania dużych ilości dodatkowego terenu pod poszerzenie pasa drogowego i jest ekonomicznie nie uzasadniona.

C) wariant projektowany – najkorzystniejszy:

- jezdnia szerokości 5,00 ÷ 6,00m;
- pobocze żwirowe szerokości 1,00 ÷ 2,50
- odwodnienie w postaci rowów drogowych i cieków korytkowych
- spadek poprzeczny jezdni 2,0 % daszkowy;
- pochylenie skarp 1:1,5 lub 1:1.

Najlepsze parametry użytkowe oraz bardzo mała ingerencja we własności prywatne gruntów.

W wyniku analizy, do realizacji przewidziano wariant „C” - optymalny pod względem wymogów Inwestora, a zarazem najbardziej korzystny ze względów użytkowych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Projektowane rozwiązania pozwolą na:

- wzrost bezpieczeństwa użytkowników ruchu,
- poprawę płynności i wyższy komfort jazdy,
- dogodniejszy dostęp do działek poprzez znormalizowanie parametrów zjazdów,
- prawidłowe odwodnienie jezdni,
- uporządkowanie zagospodarowania terenu,
- estetyczny wgląd całej drogi,
- ograniczenie do min. potrzeby poszerzeń pasa drogowego.

Inwestycja zlokalizowana jest w ciągu istniejącej drogi gminnej, przy której istnieje zabudowa siedliskowa oraz tereny użytkowane rolniczo.

Z uwagi na przeznaczenie terenu inwestycji, jak również uwarunkowania formalne i własności gruntów, nie uzasadnione jest wytyczanie alternatywnej trasy dla projektowanej drogi. Inne usytuowanie drogi powodowałoby zaburzenie istniejącej infrastruktury, większe koszty na etapie realizacji oraz wystąpienie konfliktów społecznych.

5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Przewidywane ilości surowców i materiałów wykorzystanych na etapie realizacji inwestycji wynoszą (*ilości te mogą ulec zmianie w trakcie opracowania dokumentacji*):

- woda potrzebna do zagęszczania nasypów - około 1 200 m³,
- piasek i pospółka do nawierzchni drogowych - około 2 500 m³,
- kruszywo łamane do podbudowy drogowej - około 7 000 m³,
- mieszanka mineralno-bitumiczna - około 6 000 t.

Podczas realizacji inwestycji zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu: koparki, spycharki, samochody ciężarowe, ubijaki spalinowe, walce drogowe, itp. który będzie zużywał paliwo w ilościach typowych dla danego sprzętu, jednak nie możliwych do oszacowania w chwili obecnej.

W trakcie eksploatacji nie będzie występowało zapotrzebowanie na energię oraz zużycie materiałów i energii.

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną – Nie występuje kW/MW
- ciepłą – Nie występuje kW/MW
- gazową – Nie występuje m³/h

6) Rozwiązania chroniące środowisko:

Oddziaływanie na środowisko powodowane realizacją planowanego przedsięwzięcia, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji obiektu, będzie miało wyłącznie charakter lokalny.

Podstawowym środkiem zmniejszającym oddziaływanie planowanej inwestycji na etapie budowy powinna być właściwa organizacja robót oraz prawidłowe postępowanie z materiałem uzyskanym z rozbiórek.

Zmiany w środowisku, wynikające z prowadzenia prac budowlanych, będą miały charakter krótkotrwały i odwracalny. Uciążliwości spowodowane realizacją, jak: hałas, pylenie oraz wyloty substancji toksycznych, powinny być ograniczone do minimum poprzez zastosowanie zabezpieczeń wynikających z przepisów BHP i odpowiedniej organizacji wykonywanych prac.

Rozbudowę drogi gminnej w miejscowościach Choruzowce oraz Jaginty zaprojektowano w taki sposób, aby zarówno jej realizacja, jak i eksploatacja, nie miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Jednakże w fazie budowy i późniejszego użytkowania rozpatrywanej drogi powinno stosować się poniższe zalecenia:

- teren budowy należy wyposażyć w urządzenia socjalne i sanitarne;
- należy prowadzić prawidłową gospodarkę humusem i odpadami;
- należy ograniczyć powstawanie śmieci o lekkich frakcjach;
- odpady komunalne powinny być magazynowane w pojemnikach i systematycznie usuwane, zaś odpady niebezpieczne przekazywane do utylizacji przez specjalistyczne firmy;

- grunt z wykopów należy przemieścić, i w miarę możliwości wykorzystać na placu budowy;
- należy zabezpieczyć sprzęt budowlany przed wyciekami substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego oraz unikać przelewania paliw i innych środków chemicznych na placu budowy;
- należy zapewnić prawidłowe przechowywanie substancji paliwowych i smarnych oraz innych materiałów w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie wód lub gleby;
- ewentualne drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniem, wykopy w zasięgu korzeni wykonywane ręcznie, zaś odkryte korzenie ochronione przed przesuszeniem;
- należy do min. ograniczyć wielkości wykopów oraz maksymalnie skrócić czas ich trwania;
- roboty trzeba prowadzić w sposób minimalizujący uciążliwość dla środowiska i mieszkańców oraz wykluczyć wykonywanie prac budowlanych w porze nocnej (22⁰⁰- 6⁰⁰);
- należy ograniczyć emisję pyłu (poprzez dowóz na plac budowy materiałów sypkich oplanekowanymi samochodami) oraz emisję hałasu i spalin do powietrza atmosferycznego (poprzez wyłączanie silników spalinowych maszyn, urządzeń i pojazdów w czasie przerw);
- sprzęt mechaniczny powinien poruszać się wyłącznie po wytyczonym pasie drogowym;
- do pracy należy dopuścić wyłącznie sprzęt budowlany sprawny technicznie, wyposażony w elementy amortyzujące drgania, w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe i układy paliwowo-olejowe (wykluczy to ewentualne zanieczyszczenie związkami ropopochodnymi);
- należy zastosować materiały jak najmniej szkodliwe dla środowiska naturalnego.

Z uwagi na charakter inwestycji oraz zakres prowadzonych prac, nie wymaga się stosowania szczególnych rozwiązań chroniących środowisko. Rozbudowa drogi gminnej w miejscowościach Chorążowce oraz Jaginty wpłynie pozytywnie na przepustowość ruchu oraz na bezpieczeństwo osób poruszających się na tym odcinku drogi.

Wskazanie działań minimalizujących wpływ inwestycji na płazy

Realizacja projektowanej inwestycji drogowej przewiduje zastosowanie działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na płazy bytujące w dolinie rzeki Nurka. W miejscach występowania szlaków migracyjnych płazów, jako podstawowe, przewidziane są działania w zakresie:

- budowa przejść dla płazów w postaci systemowych przepustów,
- budowa systemu ogrodzeń ochronno-naprowadzających w obszarze przejść,
- wykonywanie prac budowlanych w dolinie Rzeki Nurka w odpowiednim terminie, tj. poza okresem migracji i rozrodu płazów.

Wpływ planowanej inwestycji na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych

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

Na obszarze inwestycji istnieje jednolita część wód podziemnych **PLGW200032** położona na obszarze Dorzecza Wisły. Region wodny Środkowej Wisły. Analiza stanu dla JCWPd przedstawia się następująco:

- Stan chemiczny: **dobry**
- Stan ilościowy: **dobry**
- Stan ogólny: **dobry**

Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych: **niezagrożona**

Teren inwestycji położony jest na obszarze zlewni **Rzeki Biebrza**, jednolitej części wód powierzchniowych określonej krajowym kodem **RW200023262151**. Teren zaliczany jest do obszaru dorzecza Wisły, region wodny Środkowej Wisły. Analiza stanu dla JCWP przedstawia się następująco:

- Stan ekologiczny ogólny: **poniżej stanu dobrego**
- Stan chemiczny: **poniżej stanu dobrego**
- Aktualny stan: **dobry**

Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych: **niezagrożona**

Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych jest:

1. utrzymanie dobrego stanu chemicznego
2. utrzymanie dobrego stanu ilościowego

a także:

- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń;
- zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu;
- ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Planowana inwestycja zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będzie kolidować z realizacją celów dla środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) określonych w Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Realizacja zamierzeń nie spowoduje pogorszenia stanu wód powierzchniowych ani podziemnych. Projektowane przedsięwzięcie jest inwestycją mało uciążliwą dla środowiska wód ze względu na prosty charakter prac, oraz stosowane prewencyjne działania ochronne. Nie ma więc potrzeby na etapie realizacji stosowania specjalnych technologii lub rozwiązań inżynierskich, które ograniczałyby negatywny wpływ na wody.

7) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

a) emisja zanieczyszczeń do powietrza :

Przebudowa i rozbudowa drogi nie spowoduje istotnych zmian jakości powietrza. W czasie prowadzenia prac budowlanych emisja spalin do atmosfery będzie nieznacznie zwiększona z uwagi na pracujące koparki i samochody ciężarowe.

Po zakończeniu robót nastąpi likwidacja lokalnych nierówności, mniejsze opory tarcia i poprawa płynności jazdy, co będzie skutkowało także mniejszym zużyciem paliwa, a tym samym emisja spalin do atmosfery od poruszających się pojazdów powinna być niższa od poziomu dotychczasowego. Nie będzie również występować pylenie z nawierzchni żwirowej.

b) emisja hałasu :

Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje znacznego wzrostu poziomu hałasu. Prace budowlane będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6.00÷22.00), a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, nie będą - w miarę możliwości - pracować równocześnie. Nie zachodzi potrzeba usytuowania ekranów dźwiękochłonnych oraz prowadzenia stałego monitoringu poziomów hałasu.

Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej jezdni poprawi komfort jazdy, a jednocześnie zmniejszy dotychczasowy poziom wibracji i hałasu drogowego.

c) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych :

Na czas prowadzenia robót budowlanych wykonawca zobowiązany jest do ustawienia przenośnych sanitariatów typu Toi-Toi.

d) ilość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych :

Inwestycja nie będzie powodować powstawania ścieków technologicznych lub przemysłowych.

e) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych :

Po zakończeniu inwestycji, wody deszczowe będą odprowadzane z jezdni na pobocze i skarpy, a następnie do przydrożnych rowów odwadniających - na odcinkach ich występowania. W przypadku przedmiotowej inwestycji nie zachodzi potrzeba stosowania dodatkowych urządzeń służących do podczyszczania wód spływających z jezdni.

f) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń :

W ramach inwestycji nie będzie instalowane maszyny lub urządzenia mające szkodliwy wpływ na środowisko.

8). Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Nie dotyczy. Transgraniczny charakter oddziaływania na środowisko nie występuje.

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

Teren objęty inwestycją położony jest częściowo na obszarach prawnie chronionych w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880). W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia występuje:

- Park Narodowy „**Biebrzański Park Narodowy - otulina**” o łącznej powierzchni 66824,00 hektarów – oznaczony nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.PN.22
- Obszar Specjalnej Ochrony „**Ostoja Biebrzańska**” o łącznej powierzchni 148509,33 hektarów – oznaczony nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB200006.B
- Specjalne Obszary Ochrony „**Dolina Biebrzy**” o łącznej powierzchni 121206,23 hektarów – oznaczony nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH200008.H

Rozpatrywane przedsięwzięcie nie ma bezpośredniego wpływu na obszary sieci Natura 2000 i nie powoduje też negatywnego oddziaływania na istniejące obszary chronione. Z uwagi na zakres przedsięwzięcia, jego przeznaczenie oraz rozwiązania chroniące środowisko które zostaną zastosowane podczas realizacji i eksploatacji inwestycji, wyklucza się możliwość negatywnego wpływu na ww. obszary.

Wskazane w powyższej analizie cechy i parametry techniczne planowanego przedsięwzięcia wskazują, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia istniejących obecnie warunków środowiska zarówno w trakcie jego realizacji oraz późniejszej eksploatacji ciągu drogowego. Oddziaływania będą miały charakter lokalny i ograniczą się wyłącznie do terenu i okresu prac związanych z rozbudową i przebudową już istniejącej drogi publicznej.

Inwestycja ze względu na oddziaływanie lokalne nie będzie miała wpływu na najbliższe położone pomniki przyrody. Odległość do najbliższego pomnika przyrody wynosi ponad 10,2 km. Pozostałe formy ochrony przyrody (tj. parki narodowe, parki krajobrazowe, itd.) znajdują się również poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Zamierzona inwestycja nie będzie miała także wpływu na obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, gdyż obszary te nie występują w sąsiedztwie planowanej rozbudowy drogi.

Przedsięwzięcie nie będzie też wpływać negatywnie na florę i faunę występującą w pobliżu. Stan siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono ww. obszary Natura 2000 pozostanie nie naruszony w obecnym kształcie. Z uwagi na charakter inwestycji, nie wymaga się stosowania szczególnych rozwiązań chroniących środowisko.

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

Przedmiotowa droga gminna w miejscowościach Chorużowce oraz Jaginty podlegająca przebudowie i rozbudowie nie jest zaliczana w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

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

Zarówno na terenie na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, jaki i w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia, nie występują inne realizowane bądź już zrealizowane przedsięwzięcia, które mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływań na środowisko.

12) Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej:

Projektowana inwestycja drogowa nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej.

13) Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko:

Wszystkie odpady powstałe w wyniku prowadzonych robót budowlanych, będą selektywnie zbierane w szczelnych pojemnikach i przekazywane odpowiednim podmiotom do utylizacji.

14) Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko:

Materiały z rozbiórki elementów przebudowywanej drogi, nie nadające się do ponownego wykorzystania, zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r. (Dz.U. 2013 poz. 21 z późniejszymi zmianami).

15) 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 środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu?

Dla projektowanej inwestycji polegającej na rozbudowie drogi gminnej Jaginty – Choruzowce na terenie gminy Nowy Dwór nie zachodzi potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

16) Czy Wnioskodawca ubiega się o dofinansowanie planowanej inwestycji ze środków Unii Europejskiej?

Realizacja przedmiotowej inwestycji może być dofinansowana ze środków pochodzących z Unii Europejskiej lub Skarbu Państwa. Na chwilę obecną nie ma możliwości określenia ostatecznego sposobu finansowania realizacji projektowanej inwestycji drogowej.

.....
(podpis autora KIP, wraz z podaniem imienia i nazwiska oraz daty sporządzenia KIP)