

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 Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór** o długości projektowanych odcinków około 3,3 km oraz 2,3 km.

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

Rozpatrywane drogi stanowią ciąg komunikacyjny zaliczany do klasy technicznej **L** oraz **D**. W chwili obecnej drogi posiadają przekrój szlakowy z jezdnią żwirową o zmiennej szerokości 3,50 ÷ 5,50 m.

Wzdłuż projektowanych odcinków wyróżnić można następujące tereny przyległe:

- teren zabudowy siedliskowej,
- tereny rolnicze.

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

Zakres głównych robót drogowych obejmuje m.in.:

- prace przygotowawcze,
- wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektem drogi,
- rozbiórki elementów zagospodarowania terenu, konstrukcji oporowych lub budowli ziemnych kolidujących z projektowanym przebiegiem drogi – jeśli występują,
- budowę drogi utwardzonej z nawierzchnią bitumiczną o szerokości jezdni w zakresie od 3,50 do 5,50 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 otwartych wraz z przepustami,
- wykonanie urządzeń odwodnienia drogowego z elementów prefabrykowanych,
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych przepustów drogowych,
- przebudowę urządzeń melioracji wodnych szczegółowych,
- przebudowę i zabezpieczenie kolidujących odcinków sieci uzbrojenia technicz. terenu,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż jezdni
- wykonanie poboczny drogowych z mieszanki kruszywowej,

- montaż oznakowania pionowego oraz urządzeń BRD,
- inne prace budowlano-inwestycyjne, niezbędne do realizacji w celu prawidłowego wykonania i późniejszego funkcjonowania projektowanej inwestycji drogowej.

Powyższe działania mają na celu dostosowanie przedmiotowej drogi do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022, poz. 1518).

Parametry techniczne drogi:

- *Klasa projektowanej drogi* – L / D ;
- *Kategoria ruchu jezdni głównej* – $KR1$;
- *Prędkość projektowa* – $V_p = 30 \text{ km/h}$;
- *Szerokość jezdni* – $3,50 \div 5,50 \text{ m}$;
- *Szerokość poboczy* – $0,75 \div 1,50 \text{ m}$
- *Spadek poprzeczny jezdni* – $2,0 \%$ daszkowy;
- *Spadek poprzeczny poboczy* – $7,0 \%$ od krawędzi jezdni;
- *Pochylenie skarp i przeciwskaarp* – $1:1,5$ lub $1:1$.

Obsługa komunikacyjna:

- Lokalizacja wjazdu i wyjazdu

Początek drogi Chilmony – Nowosiółki zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Chilmony (działka o numerze 809)

Koniec drogi Chilmony – Nowosiółki zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Koniuszki (działka o numerze 85/2).

Początek opracowania drogi gminnej w miejscowości Chilmony zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą Chilmony – Nowosiółki (działka o numerze 592).

Koniec opracowania drogi gminnej w miejscowości Chilmony zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną (działka o numerze 901).

- 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. Orientacyjny zakres terenu objętego inwestycją drogową został oznaczony na mapie linią przerywaną koloru **czerwonego**. Obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oznaczono na mapie linią koloru **niebieskiego**.

Dane dotyczące działek:

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

Jednostka ewidencyjna: **Nowy Dwór**
Obręb ewidencyjny: **Koniuszki 0008**
Działki numer ewidencyjny: **44, 45, 46, 47/3, 47/4, 85/2, 130, 129, 128, 127, 135, 136, 137, 145, 146/1, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156/1, 156/2, 157/1, 126, 125, 114, 113, 112, 100, 108, 107.**

Jednostka ewidencyjna: **Nowy Dwór**
Obręb ewidencyjny: **Chilmony 0003**
Działki numer ewidencyjny: **588/2, 588/3, 592, 567/1, 567/2, 593, 568, 569, 570/1, 570/2, 571, 572, 573, 574, 575/1, 575/2, 576, 577, 578, 579, 580/1, 582/1, 582/2, 583/1, 583/2, 584, 585, 905, 833/3, 833/2, 901, 834/2, 834/1, 904, 598, 599, 809, 566/2, 565, 566/1, 564, 563, 561, 560/1, 559, 558, 557, 556, 555/1, 554, 553/4, 553/3, 551/5, 549, 548, 546, 543/2, 540, 543/3, 919, 541, 809, 643, 644, 645, 807/1, 807/2, 653, 655/1, 655/2, 656, 657, 817, 815, 714/1, 714/2, 713, 712/2, 658/3, 659, 660, 658/4, 658/1, 658/2, 487/1, 487/3, 487/2, 488, 489, 490, 491/4, 491/3, 661, 594, 486/3, 486/2, 486/1, 485, 590, 453, 454/3, 589, 452/2, 451, 452/3, 452/4, 450, 449, 448, 447, 446/2, 446/1, 445, 444, 443, 442, 441, 588/1.**

Teren planowanej inwestycji pozostanie nadal wykorzystany jako droga publiczna. Nie zmieni się dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości stanowiących pas drogowy. Po realizacji, poprawie ulegną walory estetyczne zarówno samych dróg jak także ich otoczenia. Rozbudowa dróg 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 istniejących dróg 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;
- nie jest położony na terenie obszaru objętego ochroną w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880 z późn. zmianami).

Poza koroną drogi występuje szata roślinna w postaci: drzew liściastych oraz terenów pokrytych trawą i inną dziką roślinnością. Pobocza i skarpy istniejących dróg gminnych w

większości porośnięte są trawą oraz chwastami polnymi. Lokalnie występują też samosiejki drzew oraz tereny zakrzaczone.

Realizacja inwestycji przewiduje usunięcie drzew i krzaków kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Łącznie do wycinki przewiduje się nie więcej niż 170 sztuk drzew o średnicach pnia z zakresu 10-95 cm.

Działki na których przewidziane jest prowadzenie prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzaków stanowią istniejący pas drogowy, lub zostaną wydzielone z nieruchomości sąsiednich na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

Prace przygotowawcze związane z wycinkami drzew prowadzone będą między innymi na nieruchomościach:

Miejscowość: Chilmony, działka nr: 809; 592, 486/3, 486/1, 453, 452/2, 447, 448, 445, 593, 567/2, 573, 578, 579, 581, 582,/2, 905, 833/3, 566/2.

Miejscowość: Koniuszki, działka nr: 127.

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. min. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W grub. min. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20-25 cm,
- 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 projektów technicznych wchodzących w skład dokumentacji projektowej wykonawczej.

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 dodatkowego oczyszczania.

Rowy melioracyjne nie występują w zakresie opracowania dokumentacji.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych. Projektuje się przebudowę ww. przepustów przy użyciu rur z tworzyw sztucznych PP lub PE z dostosowaniem do nowych parametrów i wymiarów korpusu drogi gminnej po rozbudowie.

W przypadku potrzeby budowy nowych przepustów pod jezdnią główną, zastosowane zostaną również rury z tworzyw sztucznych PP lub PE o długości dostosowanej 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 nie mniejszej niż ϕ 400mm, umożliwiające swobodny przepływ wody rowami odwadniającymi.

Informacje dotyczące rowów i przepustów drogowych

W ramach prowadzonych robót budowlanych będą wykonywane prace renowacyjne na przydrożnych rowach odwodnieniowych. Zakres robót obejmie:

- oczyszczenie istniejących rowów z namułów i osadów,
- profilowanie dna rowu wraz z nadaniem odpowiednich spadków podłużnych,
- profilowania skarp i przeciwskaarp,
- przebudowę istniejących przepustów pod drogą główną i zjazdami indywidualnymi,
- 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 oraz terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji.

Przebudowa infrastruktury technicznej

Ze względu na występujące kolizje przebudowywanej drogi gminnej z obecnym przebiegiem sieci telekomunikacyjnej doziemnej, konieczne jest przełożenie infrastruktury poza krawędzie jezdni. W miejscach przejść poprzecznych pod jezdnią i zjazdami projektuje się założenie rur osłonowych typu AROT ϕ 110/160 PS zgodnie z zaleceniami zawartymi w projektach branżowych.

W przypadku sieci energetycznej napowietrznej – na obecnym etapie nie stwierdzono występowania kolizji projektowanej drogi gminnej z obecnym usytuowaniem słupów kablowych oraz przebiegiem napowietrznej linii energetycznej.

Sposób ewentualnej przebudowy oraz zabezpieczeń istniejących elementów uzbrojenia terenu zostanie szczegółowo ustalony i przeprowadzony w porozumieniu z zarządcami sieci.

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 formie odstępstwa z uwagi na trudne warunki terenowe. W przypadku przedmiotowej drogi gminnej lokalizowanie kanału technologicznego byłoby również ekonomicznie nieracjonalne i nieuzasadnione.

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 dróg gminnych:

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 5,0 m wraz ze zmianą przebiegu trasy drogowej
- pobocze żwirowe szerokości 1,5 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 3,50 ÷ 5,50 m
- wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego
- pobocze żwirowe szerokości 0,75 ÷ 1,50 m
- odwodnienie w postaci rowów drogowych i cieków korytkowych
- pochylenie skarp i przeciwskaarp 1:1,5 lub 1:1

Najlepsze parametry użytkowe i brak ingerencji 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 wygląd całej drogi,
- brak potrzeby poszerzeń pasa drogowego.

Inwestycja zlokalizowana jest w ciągu istniejących dróg gminnych, przy których 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:

- woda potrzebna do zagęszczania nasypów - około 1 000 m³,
- piasek i pospółka do nawierzchni drogowych - około 10 000 m³,
- kruszywo łamane do podbudowy drogowej - około 8 000 m³,
- mieszanka mineralno-bitumiczna - około 10 000 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
- **cieplną** – 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 wyziewy substancji toksycznych, powinny być ograniczone do minimum poprzez zastosowanie zabezpieczeń wynikających z przepisów BHP i odpowiedniej organizacji wykonywanych prac.

Rozbudowa drogi Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór zaprojektowano w taki sposób, aby zarówno ich realizacja, jak i eksploatacja, nie miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Jednakże w fazie budowy i późniejszego użytkowania rozpatrywanych dróg powinno stosować się poniższe zalecenia:

- teren budowy należy wyposażać 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;
- 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 i wyroby budowlane jak najmniej szkodliwe dla środowiska naturalnego oraz wprowadzone do obrotu i dopuszczone do stosowania w budownictwie.

Z uwagi na charakter inwestycji, nie wymaga się stosowania szczególnych rozwiązań chroniących środowisko. Rozbudowa drogi Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór wpłynie pozytywnie na przepustowość ruchu oraz na bezpieczeństwo osób poruszających się na tych odcinkach drogi.

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 **Biebrza od źródeł do Kropiwej**, 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: **dobry**
- Stan chemiczny: **dobry**
- 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 :

Rozbudowa dróg 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 znajduje się w pobliżu, jednak nie wchodzi w zakres, obszarów prawnie chronionych w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880).

W wyznaczonym graficznie zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się:

- Obszar Parku Narodowego „Biebrzański Park Narodowy - otulina” o łącznej powierzchni 59223,0000 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.PN.22.
- Obszar Natura 2000 – obszary ptasie „Ostoja Biebrzańska” o łącznej powierzchni 148509,3300 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB200006.B.
- Obszar Natura 2000 – obszary siedliskowe „Dolina Biebrzy” o łącznej powierzchni 121206,2300 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB200008.H

Rozpatrywane przedsięwzięcie nie ma bezpośredniego wpływu na obszary sieci Natura 2000 i nie powoduje też negatywnego oddziaływania na istniejące obszary chronione zlokalizowane poza obszarem oddziaływania inwestycji. 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 istniejącej drogi publicznej.

Inwestycja ze względu na oddziaływanie wyłącznie lokalne nie będzie miała wpływu na najbliższe położone pomniki przyrody. 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 przebudowy lub rozbudowy drogi.

Przedsięwzięcie nie będzie też wpływać negatywnie na florę i faunę występującą w pobliżu.

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 Chilmony - Nowosiółki (dz. nr 127, 445, 592) oraz droga gminna w miejscowości Chilmony (dz. nr 593, 905) podlegająca 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 ewentualnego oddziaływania przedsięwzięcia, nie występują inne realizowane bądź już zrealizowane przedsięwzięcia, które mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływania 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:

W zakresie projektowanej inwestycji wystąpią rozbiórki istniejących elementów zagospodarowania terenu w zakresie:

- ogrodzeń posesji przylegających bezpośrednio do drogi
- oznakowania pionowego i urządzeń BRD
- nasypów drogowych, konstrukcji oporowych i innych budowli ziemnych
- obrzeży, krawężników, chodników i innych elementów brukarskich
- istniejących nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego w obszarze skrzyżowań
- przepustów betonowych pod jezdnią główną i zjazdami
- innych obiektów budowlanych lub urządzeń występujących w zagospodarowaniu terenu, kolidujących z projektowanym przebiegiem drogi publicznej.

Materiały uzyskane z rozbiórki stanowią własność inwestora. Wykonawca robót zobowiązany jest ustalić szczegóły z przedstawicielem zamawiającego oraz odwieźć ww. elementy we wskazane miejsce.

Pozostałe materiały powstałe podczas rozbiórki obiektów na terenie inwestycji, nie nadające się do ponownego wykorzystania, zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r. (Dz.U. 2022 poz. 699 z późniejszymi zmianami).

Wykonawca powinien przewidzieć sposób utylizacji powstałego gruzu oraz uwzględnić ewentualne koszty przyjęcia odpadów na wysypisko.

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 Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowie drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina 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. Część nakładów finansowych pochodzić będzie również ze środków jednostek samorządowych tj. z budżetu Inwestora. 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)

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 Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór** o długości projektowanych odcinków około 3,3 km oraz 2,3 km.

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

Rozpatrywane drogi stanowią ciąg komunikacyjny zaliczany do klasy technicznej **L** oraz **D**. W chwili obecnej drogi posiadają przekrój szlakowy z jezdnią żwirową o zmiennej szerokości 3,50 ÷ 5,50 m.

Wzdłuż projektowanych odcinków wyróżnić można następujące tereny przyległe:

- teren zabudowy siedliskowej,
- tereny rolnicze.

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

Zakres głównych robót drogowych obejmuje m.in.:

- prace przygotowawcze,
- wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektem drogi,
- rozbiórki elementów zagospodarowania terenu, konstrukcji oporowych lub budowli ziemnych kolidujących z projektowanym przebiegiem drogi – jeśli występują,
- budowę drogi utwardzonej z nawierzchnią bitumiczną o szerokości jezdni w zakresie od 3,50 do 5,50 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 otwartych wraz z przepustami,
- wykonanie urządzeń odwodnienia drogowego z elementów prefabrykowanych,
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych przepustów drogowych,
- przebudowę urządzeń melioracji wodnych szczegółowych,
- przebudowę i zabezpieczenie kolidujących odcinków sieci uzbrojenia technicz. terenu,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż jezdni
- wykonanie poboczy drogowych z mieszanki kruszywowej,

- montaż oznakowania pionowego oraz urządzeń BRD,
- inne prace budowlano-inwestycyjne, niezbędne do realizacji w celu prawidłowego wykonania i późniejszego funkcjonowania projektowanej inwestycji drogowej.

Powyższe działania mają na celu dostosowanie przedmiotowej drogi do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022, poz. 1518).

Parametry techniczne drogi:

- *Klasa projektowanej drogi* – L / D ;
- *Kategoria ruchu jezdni głównej* – $KR1$;
- *Prędkość projektowa* – $V_p = 30 \text{ km/h}$;
- *Szerokość jezdni* – $3,50 \div 5,50 \text{ m}$;
- *Szerokość poboczy* – $0,75 \div 1,50 \text{ m}$
- *Spadek poprzeczny jezdni* – $2,0 \%$ daszkowy;
- *Spadek poprzeczny poboczy* – $7,0 \%$ od krawędzi jezdni;
- *Pochylenie skarp i przeciwskaarp* – $1:1,5$ lub $1:1$.

Obsługa komunikacyjna:

- Lokalizacja wjazdu i wyjazdu

Początek drogi Chilmony – Nowosiółki zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Chilmony (działka o numerze 809)

Koniec drogi Chilmony – Nowosiółki zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Koniuszki (działka o numerze 85/2).

Początek opracowania drogi gminnej w miejscowości Chilmony zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą Chilmony – Nowosiółki (działka o numerze 592).

Koniec opracowania drogi gminnej w miejscowości Chilmony zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną (działka o numerze 901).

- 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. Orientacyjny zakres terenu objętego inwestycją drogową został oznaczony na mapie linią przerywaną koloru **czerwonego**. Obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oznaczono na mapie linią koloru **niebieskiego**.

Dane dotyczące działek:

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

Jednostka ewidencyjna: **Nowy Dwór**
Obręb ewidencyjny: **Koniuszki 0008**
Działki numer ewidencyjny: **44, 45, 46, 47/3, 47/4, 85/2, 130, 129, 128, 127, 135, 136, 137, 145, 146/1, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156/1, 156/2, 157/1, 126, 125, 114, 113, 112, 100, 108, 107.**

Jednostka ewidencyjna: **Nowy Dwór**
Obręb ewidencyjny: **Chilmony 0003**
Działki numer ewidencyjny: **588/2, 588/3, 592, 567/1, 567/2, 593, 568, 569, 570/1, 570/2, 571, 572, 573, 574, 575/1, 575/2, 576, 577, 578, 579, 580/1, 582/1, 582/2, 583/1, 583/2, 584, 585, 905, 833/3, 833/2, 901, 834/2, 834/1, 904, 598, 599, 809, 566/2, 565, 566/1, 564, 563, 561, 560/1, 559, 558, 557, 556, 555/1, 554, 553/4, 553/3, 551/5, 549, 548, 546, 543/2, 540, 543/3, 919, 541, 809, 643, 644, 645, 807/1, 807/2, 653, 655/1, 655/2, 656, 657, 817, 815, 714/1, 714/2, 713, 712/2, 658/3, 659, 660, 658/4, 658/1, 658/2, 487/1, 487/3, 487/2, 488, 489, 490, 491/4, 491/3, 661, 594, 486/3, 486/2, 486/1, 485, 590, 453, 454/3, 589, 452/2, 451, 452/3, 452/4, 450, 449, 448, 447, 446/2, 446/1, 445, 444, 443, 442, 441, 588/1.**

Teren planowanej inwestycji pozostanie nadal wykorzystany jako droga publiczna. Nie zmieni się dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości stanowiących pas drogowy. Po realizacji, poprawie ulegną walory estetyczne zarówno samych dróg jak także ich otoczenia. Rozbudowa dróg 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 istniejących dróg 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;
- nie jest położony na terenie obszaru objętego ochroną w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880 z późn. zmianami).

Poza koroną drogi występuje szata roślinna w postaci: drzew liściastych oraz terenów pokrytych trawą i inną dziką roślinnością. Pobocza i skarpy istniejących dróg gminnych w

większości porośnięte są trawą oraz chwastami polnymi. Lokalnie występują też samosiejki drzew oraz tereny zakrzaczone.

Realizacja inwestycji przewiduje usunięcie drzew i krzaków kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Łącznie do wycinki przewiduje się nie więcej niż 170 sztuk drzew o średnicach pnia z zakresu 10-95 cm.

Działki na których przewidziane jest prowadzenie prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzaków stanowią istniejący pas drogowy, lub zostaną wydzielone z nieruchomości sąsiednich na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

Prace przygotowawcze związane z wycinkami drzew prowadzone będą między innymi na nieruchomościach:

Miejscowość: Chilmony, działka nr: 809; 592, 486/3, 486/1, 453, 452/2, 447, 448, 445, 593, 567/2, 573, 578, 579, 581, 582,/2, 905, 833/3, 566/2.

Miejscowość: Koniuszki, działka nr: 127.

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. min. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W grub. min. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20-25 cm,
- 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 projektów technicznych wchodzących w skład dokumentacji projektowej wykonawczej.

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 dodatkowego oczyszczania.

Rowy melioracyjne nie występują w zakresie opracowania dokumentacji.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych. Projektuje się przebudowę ww. przepustów przy użyciu rur z tworzyw sztucznych PP lub PE z dostosowaniem do nowych parametrów i wymiarów korpusu drogi gminnej po rozbudowie.

W przypadku potrzeby budowy nowych przepustów pod jezdnią główną, zastosowane zostaną również rury z tworzyw sztucznych PP lub PE o długości dostosowanej 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 nie mniejszej niż ϕ 400mm, umożliwiające swobodny przepływ wody rowami odwadniającymi.

Informacje dotyczące rowów i przepustów drogowych

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 przeciwskaup,
- przebudowę istniejących przepustów pod drogą główną i zjazdami indywidualnymi,
- 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 oraz terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji.

Przebudowa infrastruktury technicznej

Ze względu na występujące kolizje przebudowywanej drogi gminnej z obecnym przebiegiem sieci telekomunikacyjnej doziemnej, konieczne jest przełożenie infrastruktury poza krawędzie jezdni. W miejscach przejść poprzecznych pod jezdnią i zjazdami projektuje się założenie rur osłonowych typu AROT ϕ 110/160 PS zgodnie z zaleceniami zawartymi w projektach branżowych.

W przypadku sieci energetycznej napowietrznej – na obecnym etapie nie stwierdzono występowania kolizji projektowanej drogi gminnej z obecnym usytuowaniem słupów kablowych oraz przebiegiem napowietrznej linii energetycznej.

Sposób ewentualnej przebudowy oraz zabezpieczeń istniejących elementów uzbrojenia terenu zostanie szczegółowo ustalony i przeprowadzony w porozumieniu z zarządcami sieci.

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 formie odstępstwa z uwagi na trudne warunki terenowe. W przypadku przedmiotowej drogi gminnej lokalizowanie kanału technologicznego byłoby również ekonomicznie nieracjonalne i nieuzasadnione.

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 dróg gminnych:

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 5,0 m wraz ze zmianą przebiegu trasy drogowej
- pobocze żwirowe szerokości 1,5 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 3,50 ÷ 5,50 m
- wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego
- pobocze żwirowe szerokości 0,75 ÷ 1,50 m
- odwodnienie w postaci rowów drogowych i cieków korytkowych
- pochylenie skarp i przeciwskaarp 1:1,5 lub 1:1

Najlepsze parametry użytkowe i brak ingerencji 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 wygląd całej drogi,
- brak potrzeby poszerzeń pasa drogowego.

Inwestycja zlokalizowana jest w ciągu istniejących dróg gminnych, przy których 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:

- woda potrzebna do zagęszczania nasypów - około 1 000 m³,
- piasek i pospółka do nawierzchni drogowych - około 10 000 m³,
- kruszywo łamane do podbudowy drogowej - około 8 000 m³,
- mieszanka mineralno-bitumiczna - około 10 000 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
- **cieplną** – 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 wyziewy substancji toksycznych, powinny być ograniczone do minimum poprzez zastosowanie zabezpieczeń wynikających z przepisów BHP i odpowiedniej organizacji wykonywanych prac.

Rozbudowa drogi Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór zaprojektowano w taki sposób, aby zarówno ich realizacja, jak i eksploatacja, nie miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Jednakże w fazie budowy i późniejszego użytkowania rozpatrywanych dróg 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;
- 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 i wyroby budowlane jak najmniej szkodliwe dla środowiska naturalnego oraz wprowadzone do obrotu i dopuszczone do stosowania w budownictwie.

Z uwagi na charakter inwestycji, nie wymaga się stosowania szczególnych rozwiązań chroniących środowisko. Rozbudowa drogi Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór wpłynie pozytywnie na przepustowość ruchu oraz na bezpieczeństwo osób poruszających się na tych odcinkach drogi.

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 **Biebrza od źródeł do Kropiwej**, 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: **dobry**
- Stan chemiczny: **dobry**
- 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 :

Rozbudowa dróg 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 znajduje się w pobliżu, jednak nie wchodzi w zakres, obszarów prawnie chronionych w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880).

W wyznaczonym graficznie zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się:

- Obszar Parku Narodowego „Biebrzański Park Narodowy - otulina” o łącznej powierzchni 59223,0000 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.PN.22.
- Obszar Natura 2000 – obszary ptasie „Ostoja Biebrzańska” o łącznej powierzchni 148509,3300 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB200006.B.
- Obszar Natura 2000 – obszary siedliskowe „Dolina Biebrzy” o łącznej powierzchni 121206,2300 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB200008.H

Rozpatrywane przedsięwzięcie nie ma bezpośredniego wpływu na obszary sieci Natura 2000 i nie powoduje też negatywnego oddziaływania na istniejące obszary chronione zlokalizowane poza obszarem oddziaływania inwestycji. 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 istniejącej drogi publicznej.

Inwestycja ze względu na oddziaływanie wyłącznie lokalne nie będzie miała wpływu na najbliższe położone pomniki przyrody. 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 przebudowy lub rozbudowy drogi.

Przedsięwzięcie nie będzie też wpływać negatywnie na florę i faunę występującą w pobliżu.

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 Chilmony - Nowosiółki (dz. nr 127, 445, 592) oraz droga gminna w miejscowości Chilmony (dz. nr 593, 905) podlegająca 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 ewentualnego oddziaływania przedsięwzięcia, nie występują inne realizowane bądź już zrealizowane przedsięwzięcia, które mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływania 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:

W zakresie projektowanej inwestycji wystąpią rozbiórki istniejących elementów zagospodarowania terenu w zakresie:

- ogrodzeń posesji przylegających bezpośrednio do drogi
- oznakowania pionowego i urządzeń BRD
- nasypów drogowych, konstrukcji oporowych i innych budowli ziemnych
- obrzeży, krawężników, chodników i innych elementów brukarskich
- istniejących nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego w obszarze skrzyżowań
- przepustów betonowych pod jezdnią główną i zjazdami
- innych obiektów budowlanych lub urządzeń występujących w zagospodarowaniu terenu, kolidujących z projektowanym przebiegiem drogi publicznej.

Materiały uzyskane z rozbiórki stanowią własność inwestora. Wykonawca robót zobowiązany jest ustalić szczegóły z przedstawicielem zamawiającego oraz odwieźć ww. elementy we wskazane miejsce.

Pozostałe materiały powstałe podczas rozbiórki obiektów na terenie inwestycji, nie nadające się do ponownego wykorzystania, zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r. (Dz.U. 2022 poz. 699 z późniejszymi zmianami).

Wykonawca powinien przewidzieć sposób utylizacji powstałego gruzu oraz uwzględnić ewentualne koszty przyjęcia odpadów na wysypisko.

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 Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowie drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina 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. Część nakładów finansowych pochodzić będzie również ze środków jednostek samorządowych tj. z budżetu Inwestora. 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)

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 Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór** o długości projektowanych odcinków około 3,3 km oraz 2,3 km.

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

Rozpatrywane drogi stanowią ciąg komunikacyjny zaliczany do klasy technicznej **L** oraz **D**. W chwili obecnej drogi posiadają przekrój szlakowy z jezdnią żwirową o zmiennej szerokości 3,50 ÷ 5,50 m.

Wzdłuż projektowanych odcinków wyróżnić można następujące tereny przyległe:

- teren zabudowy siedliskowej,
- tereny rolnicze.

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

Zakres głównych robót drogowych obejmuje m.in.:

- prace przygotowawcze,
- wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektem drogi,
- rozbiórki elementów zagospodarowania terenu, konstrukcji oporowych lub budowli ziemnych kolidujących z projektowanym przebiegiem drogi – jeśli występują,
- budowę drogi utwardzonej z nawierzchnią bitumiczną o szerokości jezdni w zakresie od 3,50 do 5,50 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 otwartych wraz z przepustami,
- wykonanie urządzeń odwodnienia drogowego z elementów prefabrykowanych,
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych przepustów drogowych,
- przebudowę urządzeń melioracji wodnych szczegółowych,
- przebudowę i zabezpieczenie kolidujących odcinków sieci uzbrojenia technicz. terenu,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż jezdni
- wykonanie poboczy drogowych z mieszanki kruszywowej,

- montaż oznakowania pionowego oraz urządzeń BRD,
- inne prace budowlano-inwestycyjne, niezbędne do realizacji w celu prawidłowego wykonania i późniejszego funkcjonowania projektowanej inwestycji drogowej.

Powyższe działania mają na celu dostosowanie przedmiotowej drogi do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022, poz. 1518).

Parametry techniczne drogi:

- *Klasa projektowanej drogi* – L / D ;
- *Kategoria ruchu jezdni głównej* – $KR1$;
- *Prędkość projektowa* – $V_p = 30 \text{ km/h}$;
- *Szerokość jezdni* – $3,50 \div 5,50 \text{ m}$;
- *Szerokość poboczy* – $0,75 \div 1,50 \text{ m}$
- *Spadek poprzeczny jezdni* – $2,0 \%$ daszkowy;
- *Spadek poprzeczny poboczy* – $7,0 \%$ od krawędzi jezdni;
- *Pochylenie skarp i przeciwskaarp* – $1:1,5$ lub $1:1$.

Obsługa komunikacyjna:

- Lokalizacja wjazdu i wyjazdu

Początek drogi Chilmony – Nowosiółki zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Chilmony (działka o numerze 809)

Koniec drogi Chilmony – Nowosiółki zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Koniuszki (działka o numerze 85/2).

Początek opracowania drogi gminnej w miejscowości Chilmony zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą Chilmony – Nowosiółki (działka o numerze 592).

Koniec opracowania drogi gminnej w miejscowości Chilmony zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną (działka o numerze 901).

- 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. Orientacyjny zakres terenu objętego inwestycją drogową został oznaczony na mapie linią przerywaną koloru **czerwonego**. Obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oznaczono na mapie linią koloru **niebieskiego**.

Dane dotyczące działek:

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

Jednostka ewidencyjna: **Nowy Dwór**
Obręb ewidencyjny: **Koniuszki 0008**
Działki numer ewidencyjny: **44, 45, 46, 47/3, 47/4, 85/2, 130, 129, 128, 127, 135, 136, 137, 145, 146/1, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156/1, 156/2, 157/1, 126, 125, 114, 113, 112, 100, 108, 107.**

Jednostka ewidencyjna: **Nowy Dwór**
Obręb ewidencyjny: **Chilmony 0003**
Działki numer ewidencyjny: **588/2, 588/3, 592, 567/1, 567/2, 593, 568, 569, 570/1, 570/2, 571, 572, 573, 574, 575/1, 575/2, 576, 577, 578, 579, 580/1, 582/1, 582/2, 583/1, 583/2, 584, 585, 905, 833/3, 833/2, 901, 834/2, 834/1, 904, 598, 599, 809, 566/2, 565, 566/1, 564, 563, 561, 560/1, 559, 558, 557, 556, 555/1, 554, 553/4, 553/3, 551/5, 549, 548, 546, 543/2, 540, 543/3, 919, 541, 809, 643, 644, 645, 807/1, 807/2, 653, 655/1, 655/2, 656, 657, 817, 815, 714/1, 714/2, 713, 712/2, 658/3, 659, 660, 658/4, 658/1, 658/2, 487/1, 487/3, 487/2, 488, 489, 490, 491/4, 491/3, 661, 594, 486/3, 486/2, 486/1, 485, 590, 453, 454/3, 589, 452/2, 451, 452/3, 452/4, 450, 449, 448, 447, 446/2, 446/1, 445, 444, 443, 442, 441, 588/1.**

Teren planowanej inwestycji pozostanie nadal wykorzystany jako droga publiczna. Nie zmieni się dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości stanowiących pas drogowy. Po realizacji, poprawie ulegną walory estetyczne zarówno samych dróg jak także ich otoczenia. Rozbudowa dróg 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 istniejących dróg 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;
- nie jest położony na terenie obszaru objętego ochroną w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880 z późn. zmianami).

Poza koroną drogi występuje szata roślinna w postaci: drzew liściastych oraz terenów pokrytych trawą i inną dziką roślinnością. Pobocza i skarpy istniejących dróg gminnych w

większości porośnięte są trawą oraz chwastami polnymi. Lokalnie występują też samosiejki drzew oraz tereny zakrzaczone.

Realizacja inwestycji przewiduje usunięcie drzew i krzaków kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Łącznie do wycinki przewiduje się nie więcej niż 170 sztuk drzew o średnicach pnia z zakresu 10-95 cm.

Działki na których przewidziane jest prowadzenie prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzaków stanowią istniejący pas drogowy, lub zostaną wydzielone z nieruchomości sąsiednich na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

Prace przygotowawcze związane z wycinkami drzew prowadzone będą między innymi na nieruchomościach:

Miejscowość: Chilmony, działka nr: 809; 592, 486/3, 486/1, 453, 452/2, 447, 448, 445, 593, 567/2, 573, 578, 579, 581, 582,/2, 905, 833/3, 566/2.

Miejscowość: Koniuszki, działka nr: 127.

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. min. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W grub. min. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20-25 cm,
- 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 projektów technicznych wchodzących w skład dokumentacji projektowej wykonawczej.

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 dodatkowego oczyszczania.

Rowy melioracyjne nie występują w zakresie opracowania dokumentacji.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych. Projektuje się przebudowę ww. przepustów przy użyciu rur z tworzyw sztucznych PP lub PE z dostosowaniem do nowych parametrów i wymiarów korpusu drogi gminnej po rozbudowie.

W przypadku potrzeby budowy nowych przepustów pod jezdnią główną, zastosowane zostaną również rury z tworzyw sztucznych PP lub PE o długości dostosowanej 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 nie mniejszej niż ϕ 400mm, umożliwiające swobodny przepływ wody rowami odwadniającymi.

Informacje dotyczące rowów i przepustów drogowych

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 przeciwskaarp,
- przebudowę istniejących przepustów pod drogą główną i zjazdami indywidualnymi,
- 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 oraz terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji.

Przebudowa infrastruktury technicznej

Ze względu na występujące kolizje przebudowywanej drogi gminnej z obecnym przebiegiem sieci telekomunikacyjnej doziemnej, konieczne jest przełożenie infrastruktury poza krawędzie jezdni. W miejscach przejść poprzecznych pod jezdnią i zjazdami projektuje się założenie rur osłonowych typu AROT ϕ 110/160 PS zgodnie z zaleceniami zawartymi w projektach branżowych.

W przypadku sieci energetycznej napowietrznej – na obecnym etapie nie stwierdzono występowania kolizji projektowanej drogi gminnej z obecnym usytuowaniem słupów kablowych oraz przebiegiem napowietrznej linii energetycznej.

Sposób ewentualnej przebudowy oraz zabezpieczeń istniejących elementów uzbrojenia terenu zostanie szczegółowo ustalony i przeprowadzony w porozumieniu z zarządcami sieci.

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 formie odstępstwa z uwagi na trudne warunki terenowe. W przypadku przedmiotowej drogi gminnej lokalizowanie kanału technologicznego byłoby również ekonomicznie nieracjonalne i nieuzasadnione.

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 dróg gminnych:

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 5,0 m wraz ze zmianą przebiegu trasy drogowej
- pobocze żwirowe szerokości 1,5 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 3,50 ÷ 5,50 m
- wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego
- pobocze żwirowe szerokości 0,75 ÷ 1,50 m
- odwodnienie w postaci rowów drogowych i cieków korytkowych
- pochylenie skarp i przeciwskaarp 1:1,5 lub 1:1

Najlepsze parametry użytkowe i brak ingerencji 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 wygląd całej drogi,
- brak potrzeby poszerzeń pasa drogowego.

Inwestycja zlokalizowana jest w ciągu istniejących dróg gminnych, przy których 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:

- woda potrzebna do zagęszczania nasypów - około 1 000 m³,
- piasek i pospółka do nawierzchni drogowych - około 10 000 m³,
- kruszywo łamane do podbudowy drogowej - około 8 000 m³,
- mieszanka mineralno-bitumiczna - około 10 000 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**
- **cieplną** – 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 wyziewy substancji toksycznych, powinny być ograniczone do minimum poprzez zastosowanie zabezpieczeń wynikających z przepisów BHP i odpowiedniej organizacji wykonywanych prac.

Rozbudowa drogi Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór zaprojektowano w taki sposób, aby zarówno ich realizacja, jak i eksploatacja, nie miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Jednakże w fazie budowy i późniejszego użytkowania rozpatrywanych dróg powinno stosować się poniższe zalecenia:

- teren budowy należy wyposażać 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;
- 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 i wyroby budowlane jak najmniej szkodliwe dla środowiska naturalnego oraz wprowadzone do obrotu i dopuszczone do stosowania w budownictwie.

Z uwagi na charakter inwestycji, nie wymaga się stosowania szczególnych rozwiązań chroniących środowisko. Rozbudowa drogi Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór wpłynie pozytywnie na przepustowość ruchu oraz na bezpieczeństwo osób poruszających się na tych odcinkach drogi.

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 **Biebrza od źródeł do Kropiwej**, 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: **dobry**
- Stan chemiczny: **dobry**
- 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 :

Rozbudowa dróg 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 znajduje się w pobliżu, jednak nie wchodzi w zakres, obszarów prawnie chronionych w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880).

W wyznaczonym graficznie zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się:

- Obszar Parku Narodowego „Biebrzański Park Narodowy - otulina” o łącznej powierzchni 59223,0000 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.PN.22.
- Obszar Natura 2000 – obszary ptasie „Ostoja Biebrzańska” o łącznej powierzchni 148509,3300 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB200006.B.
- Obszar Natura 2000 – obszary siedliskowe „Dolina Biebrzy” o łącznej powierzchni 121206,2300 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB200008.H

Rozpatrywane przedsięwzięcie nie ma bezpośredniego wpływu na obszary sieci Natura 2000 i nie powoduje też negatywnego oddziaływania na istniejące obszary chronione zlokalizowane poza obszarem oddziaływania inwestycji. 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 istniejącej drogi publicznej.

Inwestycja ze względu na oddziaływanie wyłącznie lokalne nie będzie miała wpływu na najbliższe położone pomniki przyrody. 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 przebudowy lub rozbudowy drogi.

Przedsięwzięcie nie będzie też wpływać negatywnie na florę i faunę występującą w pobliżu.

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 Chilmony - Nowosiółki (dz. nr 127, 445, 592) oraz droga gminna w miejscowości Chilmony (dz. nr 593, 905) podlegająca 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 ewentualnego oddziaływania przedsięwzięcia, nie występują inne realizowane bądź już zrealizowane przedsięwzięcia, które mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływania 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:

W zakresie projektowanej inwestycji wystąpią rozbiórki istniejących elementów zagospodarowania terenu w zakresie:

- ogrodzeń posesji przylegających bezpośrednio do drogi
- oznakowania pionowego i urządzeń BRD
- nasypów drogowych, konstrukcji oporowych i innych budowli ziemnych
- obrzeży, krawężników, chodników i innych elementów brukarskich
- istniejących nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego w obszarze skrzyżowań
- przepustów betonowych pod jezdnią główną i zjazdami
- innych obiektów budowlanych lub urządzeń występujących w zagospodarowaniu terenu, kolidujących z projektowanym przebiegiem drogi publicznej.

Materiały uzyskane z rozbiórki stanowią własność inwestora. Wykonawca robót zobowiązany jest ustalić szczegóły z przedstawicielem zamawiającego oraz odwieźć ww. elementy we wskazane miejsce.

Pozostałe materiały powstałe podczas rozbiórki obiektów na terenie inwestycji, nie nadające się do ponownego wykorzystania, zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r. (Dz.U. 2022 poz. 699 z późniejszymi zmianami).

Wykonawca powinien przewidzieć sposób utylizacji powstałego gruzu oraz uwzględnić ewentualne koszty przyjęcia odpadów na wysypisko.

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 Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowie drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina 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. Część nakładów finansowych pochodzić będzie również ze środków jednostek samorządowych tj. z budżetu Inwestora. 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)

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 Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór** o długości projektowanych odcinków około 3,3 km oraz 2,3 km.

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

Rozpatrywane drogi stanowią ciąg komunikacyjny zaliczany do klasy technicznej **L** oraz **D**. W chwili obecnej drogi posiadają przekrój szlakowy z jezdnią żwirową o zmiennej szerokości 3,50 ÷ 5,50 m.

Wzdłuż projektowanych odcinków wyróżnić można następujące tereny przyległe:

- teren zabudowy siedliskowej,
- tereny rolnicze.

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

Zakres głównych robót drogowych obejmuje m.in.:

- prace przygotowawcze,
- wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektem drogi,
- rozbiórki elementów zagospodarowania terenu, konstrukcji oporowych lub budowli ziemnych kolidujących z projektowanym przebiegiem drogi – jeśli występują,
- budowę drogi utwardzonej z nawierzchnią bitumiczną o szerokości jezdni w zakresie od 3,50 do 5,50 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 otwartych wraz z przepustami,
- wykonanie urządzeń odwodnienia drogowego z elementów prefabrykowanych,
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych przepustów drogowych,
- przebudowę urządzeń melioracji wodnych szczegółowych,
- przebudowę i zabezpieczenie kolidujących odcinków sieci uzbrojenia technicz. terenu,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż jezdni
- wykonanie poboczy drogowych z mieszanki kruszywowej,

- montaż oznakowania pionowego oraz urządzeń BRD,
- inne prace budowlano-inwestycyjne, niezbędne do realizacji w celu prawidłowego wykonania i późniejszego funkcjonowania projektowanej inwestycji drogowej.

Powyższe działania mają na celu dostosowanie przedmiotowej drogi do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022, poz. 1518).

Parametry techniczne drogi:

- *Klasa projektowanej drogi* – L / D ;
- *Kategoria ruchu jezdni głównej* – $KR1$;
- *Prędkość projektowa* – $V_p = 30 \text{ km/h}$;
- *Szerokość jezdni* – $3,50 \div 5,50 \text{ m}$;
- *Szerokość poboczy* – $0,75 \div 1,50 \text{ m}$
- *Spadek poprzeczny jezdni* – $2,0 \%$ daszkowy;
- *Spadek poprzeczny poboczy* – $7,0 \%$ od krawędzi jezdni;
- *Pochylenie skarp i przeciwskaarp* – $1:1,5$ lub $1:1$.

Obsługa komunikacyjna:

- Lokalizacja wjazdu i wyjazdu

Początek drogi Chilmony – Nowosiółki zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Chilmony (działka o numerze 809)

Koniec drogi Chilmony – Nowosiółki zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Koniuszki (działka o numerze 85/2).

Początek opracowania drogi gminnej w miejscowości Chilmony zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą Chilmony – Nowosiółki (działka o numerze 592).

Koniec opracowania drogi gminnej w miejscowości Chilmony zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą gminną (działka o numerze 901).

- 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. Orientacyjny zakres terenu objętego inwestycją drogową został oznaczony na mapie linią przerywaną koloru **czerwonego**. Obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oznaczono na mapie linią koloru **niebieskiego**.

Dane dotyczące działek:

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

Jednostka ewidencyjna: **Nowy Dwór**
Obręb ewidencyjny: **Koniuszki 0008**
Działki numer ewidencyjny: **44, 45, 46, 47/3, 47/4, 85/2, 130, 129, 128, 127, 135, 136, 137, 145, 146/1, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156/1, 156/2, 157/1, 126, 125, 114, 113, 112, 100, 108, 107.**

Jednostka ewidencyjna: **Nowy Dwór**
Obręb ewidencyjny: **Chilmony 0003**
Działki numer ewidencyjny: **588/2, 588/3, 592, 567/1, 567/2, 593, 568, 569, 570/1, 570/2, 571, 572, 573, 574, 575/1, 575/2, 576, 577, 578, 579, 580/1, 582/1, 582/2, 583/1, 583/2, 584, 585, 905, 833/3, 833/2, 901, 834/2, 834/1, 904, 598, 599, 809, 566/2, 565, 566/1, 564, 563, 561, 560/1, 559, 558, 557, 556, 555/1, 554, 553/4, 553/3, 551/5, 549, 548, 546, 543/2, 540, 543/3, 919, 541, 809, 643, 644, 645, 807/1, 807/2, 653, 655/1, 655/2, 656, 657, 817, 815, 714/1, 714/2, 713, 712/2, 658/3, 659, 660, 658/4, 658/1, 658/2, 487/1, 487/3, 487/2, 488, 489, 490, 491/4, 491/3, 661, 594, 486/3, 486/2, 486/1, 485, 590, 453, 454/3, 589, 452/2, 451, 452/3, 452/4, 450, 449, 448, 447, 446/2, 446/1, 445, 444, 443, 442, 441, 588/1.**

Teren planowanej inwestycji pozostanie nadal wykorzystany jako droga publiczna. Nie zmieni się dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości stanowiących pas drogowy. Po realizacji, poprawie ulegną walory estetyczne zarówno samych dróg jak także ich otoczenia. Rozbudowa dróg 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 istniejących dróg 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;
- nie jest położony na terenie obszaru objętego ochroną w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880 z późn. zmianami).

Poza koroną drogi występuje szata roślinna w postaci: drzew liściastych oraz terenów pokrytych trawą i inną dziką roślinnością. Pobocza i skarpy istniejących dróg gminnych w

większości porośnięte są trawą oraz chwastami polnymi. Lokalnie występują też samosiejki drzew oraz tereny zakrzaczone.

Realizacja inwestycji przewiduje usunięcie drzew i krzaków kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Łącznie do wycinki przewiduje się nie więcej niż 170 sztuk drzew o średnicach pnia z zakresu 10-95 cm.

Działki na których przewidziane jest prowadzenie prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzaków stanowią istniejący pas drogowy, lub zostaną wydzielone z nieruchomości sąsiednich na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

Prace przygotowawcze związane z wycinkami drzew prowadzone będą między innymi na nieruchomościach:

Miejscowość: Chilmony, działka nr: 809; 592, 486/3, 486/1, 453, 452/2, 447, 448, 445, 593, 567/2, 573, 578, 579, 581, 582,/2, 905, 833/3, 566/2.

Miejscowość: Koniuszki, działka nr: 127.

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. min. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W grub. min. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20-25 cm,
- 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 projektów technicznych wchodzących w skład dokumentacji projektowej wykonawczej.

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 dodatkowego oczyszczania.

Rowy melioracyjne nie występują w zakresie opracowania dokumentacji.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych. Projektuje się przebudowę ww. przepustów przy użyciu rur z tworzyw sztucznych PP lub PE z dostosowaniem do nowych parametrów i wymiarów korpusu drogi gminnej po rozbudowie.

W przypadku potrzeby budowy nowych przepustów pod jezdnią główną, zastosowane zostaną również rury z tworzyw sztucznych PP lub PE o długości dostosowanej 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 nie mniejszej niż ϕ 400mm, umożliwiające swobodny przepływ wody rowami odwadniającymi.

Informacje dotyczące rowów i przepustów drogowych

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 przeciwskaarp,
- przebudowę istniejących przepustów pod drogą główną i zjazdami indywidualnymi,
- 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 oraz terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji.

Przebudowa infrastruktury technicznej

Ze względu na występujące kolizje przebudowywanej drogi gminnej z obecnym przebiegiem sieci telekomunikacyjnej doziemnej, konieczne jest przełożenie infrastruktury poza krawędzie jezdni. W miejscach przejść poprzecznych pod jezdnią i zjazdami projektuje się założenie rur osłonowych typu AROT ϕ 110/160 PS zgodnie z zaleceniami zawartymi w projektach branżowych.

W przypadku sieci energetycznej napowietrznej – na obecnym etapie nie stwierdzono występowania kolizji projektowanej drogi gminnej z obecnym usytuowaniem słupów kablowych oraz przebiegiem napowietrznej linii energetycznej.

Sposób ewentualnej przebudowy oraz zabezpieczeń istniejących elementów uzbrojenia terenu zostanie szczegółowo ustalony i przeprowadzony w porozumieniu z zarządcami sieci.

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 formie odstępstwa z uwagi na trudne warunki terenowe. W przypadku przedmiotowej drogi gminnej lokalizowanie kanału technologicznego byłoby również ekonomicznie nieracjonalne i nieuzasadnione.

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 dróg gminnych:

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 5,0 m wraz ze zmianą przebiegu trasy drogowej
- pobocze żwirowe szerokości 1,5 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 3,50 ÷ 5,50 m
- wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego
- pobocze żwirowe szerokości 0,75 ÷ 1,50 m
- odwodnienie w postaci rowów drogowych i cieków korytkowych
- pochylenie skarp i przeciwskaarp 1:1,5 lub 1:1

Najlepsze parametry użytkowe i brak ingerencji 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 wygląd całej drogi,
- brak potrzeby poszerzeń pasa drogowego.

Inwestycja zlokalizowana jest w ciągu istniejących dróg gminnych, przy których 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:

- woda potrzebna do zagęszczania nasypów - około 1 000 m³,
- piasek i pospółka do nawierzchni drogowych - około 10 000 m³,
- kruszywo łamane do podbudowy drogowej - około 8 000 m³,
- mieszanka mineralno-bitumiczna - około 10 000 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**
- **cieplną** – 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 wyziewy substancji toksycznych, powinny być ograniczone do minimum poprzez zastosowanie zabezpieczeń wynikających z przepisów BHP i odpowiedniej organizacji wykonywanych prac.

Rozbudowa drogi Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór zaprojektowano w taki sposób, aby zarówno ich realizacja, jak i eksploatacja, nie miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Jednakże w fazie budowy i późniejszego użytkowania rozpatrywanych dróg 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;
- 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 i wyroby budowlane jak najmniej szkodliwe dla środowiska naturalnego oraz wprowadzone do obrotu i dopuszczone do stosowania w budownictwie.

Z uwagi na charakter inwestycji, nie wymaga się stosowania szczególnych rozwiązań chroniących środowisko. Rozbudowa drogi Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina Nowy Dwór wpłynie pozytywnie na przepustowość ruchu oraz na bezpieczeństwo osób poruszających się na tych odcinkach drogi.

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 **Biebrza od źródeł do Kropiwej**, 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: **dobry**
- Stan chemiczny: **dobry**
- 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 :

Rozbudowa dróg 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 znajduje się w pobliżu, jednak nie wchodzi w zakres, obszarów prawnie chronionych w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880).

W wyznaczonym graficznie zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się:

- Obszar Parku Narodowego „Biebrzański Park Narodowy - otulina” o łącznej powierzchni 59223,0000 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.PN.22.
- Obszar Natura 2000 – obszary ptasie „Ostoja Biebrzańska” o łącznej powierzchni 148509,3300 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB200006.B.
- Obszar Natura 2000 – obszary siedliskowe „Dolina Biebrzy” o łącznej powierzchni 121206,2300 hektarów – oznaczony nr rej. PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB200008.H

Rozpatrywane przedsięwzięcie nie ma bezpośredniego wpływu na obszary sieci Natura 2000 i nie powoduje też negatywnego oddziaływania na istniejące obszary chronione zlokalizowane poza obszarem oddziaływania inwestycji. 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 istniejącej drogi publicznej.

Inwestycja ze względu na oddziaływanie wyłącznie lokalne nie będzie miała wpływu na najbliższe położone pomniki przyrody. 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 przebudowy lub rozbudowy drogi.

Przedsięwzięcie nie będzie też wpływać negatywnie na florę i faunę występującą w pobliżu.

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 Chilmony - Nowosiółki (dz. nr 127, 445, 592) oraz droga gminna w miejscowości Chilmony (dz. nr 593, 905) podlegająca 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 ewentualnego oddziaływania przedsięwzięcia, nie występują inne realizowane bądź już zrealizowane przedsięwzięcia, które mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływania 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:

W zakresie projektowanej inwestycji wystąpią rozbiórki istniejących elementów zagospodarowania terenu w zakresie:

- ogrodzeń posesji przylegających bezpośrednio do drogi
- oznakowania pionowego i urządzeń BRD
- nasypów drogowych, konstrukcji oporowych i innych budowli ziemnych
- obrzeży, krawężników, chodników i innych elementów brukarskich
- istniejących nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego w obszarze skrzyżowań
- przepustów betonowych pod jezdnią główną i zjazdami
- innych obiektów budowlanych lub urządzeń występujących w zagospodarowaniu terenu, kolidujących z projektowanym przebiegiem drogi publicznej.

Materiały uzyskane z rozbiórki stanowią własność inwestora. Wykonawca robót zobowiązany jest ustalić szczegóły z przedstawicielem zamawiającego oraz odwieźć ww. elementy we wskazane miejsce.

Pozostałe materiały powstałe podczas rozbiórki obiektów na terenie inwestycji, nie nadające się do ponownego wykorzystania, zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 14 grudnia 2012r. (Dz.U. 2022 poz. 699 z późniejszymi zmianami).

Wykonawca powinien przewidzieć sposób utylizacji powstałego gruzu oraz uwzględnić ewentualne koszty przyjęcia odpadów na wysypisko.

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 Chilmony – Nowosiółki oraz rozbudowie drogi gminnej w miejscowości Chilmony, Gmina 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. Część nakładów finansowych pochodzić będzie również ze środków jednostek samorządowych tj. z budżetu Inwestora. 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)