

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 84 ust. 1, ust 1a i ust.2, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) i art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Siemiatyczach, ul. 11 Listopada 253, 17-300 Siemiatycze z dnia 05.07.2023r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1728B – budowa ciągu pieszego wraz z infrastrukturą towarzyszącą” oraz po zapoznaniu się z opinią nr 26.NZ.2023 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siemiatyczach ul. Kościuszki 35, 17-300 Siemiatycze z dnia 28 lipca 2023 r. znak: NZ.7040.25.2023, opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok z dnia 14 lipca 2023r. znak: WOOŚ.4220.303.2023.RD i opinią Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim ul. Repkowska 49, 08-300 Sokołów Podlaski z dnia 25 sierpnia 2023 r. znak: LU.ZZŚ.2.4901.261.2023.AP.

o r z e k a m:

- I. Nie stwierdzić potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1728B – budowa ciągu pieszego wraz z infrastrukturą towarzyszącą.”
- II. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

W dniu 05.07.2023r. Powiatowy Zarządu Dróg w Siemiatyczach, ul. 11 Listopada 253, 17-300 Siemiatycze złożył wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1728B – budowa ciągu pieszego wraz z infrastrukturą towarzyszącą”. Planowany do przebudowy odcinek drogi przebiega przez teren zabudowany. Tereny przyległe do drogi to tereny zabudowy zagrodowej. Droga powiatowa nr 1728B posiada połączenie komunikacyjne z drogą krajową nr 62 oraz z drogą powiatową nr 1700B. W chwili obecnej na całym odcinku droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości około 5,50 – 7,00m. Na długości 1300m droga posiada przyległe do jezdni pobocza oraz zjazdy gruntowe. Droga stanowi utrzymywany szlak komunikacyjny stanowiący istotne połączenie komunikacyjne okolicznych miejscowości z drogą krajową nr 62. Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1728B - budowa ciągu pieszego wraz z infrastrukturą towarzyszącą .

Podstawowe dane istniejącego pasa drogowego:

- aktualna szerokość jezdni: około 5,5 m,
- aktualna szerokość poboczy: około 2,00 m,
- szerokość pasa drogowego: 9,00 m.

Podstawowe dane dotyczące planowanego przedsięwzięcia:

- klasa drogi: Z,
- całkowita długość drogi: około 1285 m,
- podstawowa szerokość jezdni: 5,50 m,
- podstawowa szerokość poboczy: 1,50 – 2,00 m.

Zakres prac przewiduje:

- wykonanie nawierzchni z kostki brukowej betonowej na zjazdach – 580 m²,
- wykonanie nawierzchni chodnika z kostki brukowej betonowej – 1885,00 m²,
- ustawienie krawężnika – 1369,00 m,
- wykonanie oznakowania pionowego - 2 szt.

Zgodnie z § 3 ust.1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), planowane przedsięwzięcie ze względu na rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Pismem z dnia 6 lipca 2023 r. znak: RG.6220.3.2023.MO Burmistrz Drohiczyzna wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Siemiatyczach, ul. Kościuszki 35 o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Opinią sanitarną nr 26.NZ.2023 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siemiatyczach ul. Kościuszki 35, 17-300 Siemiatycze z dnia 28 lipca 2023 r. znak: NZ.7040.25.2023 nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1728B – budowa ciągu pieszego wraz z infrastrukturą towarzyszącą”.

Pismem z dnia 6 lipca 2023 r. znak: RG.6220.3.2023.MO Burmistrz Drohiczyzna wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku ul. Dojlidy Fabryczne 23 o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia. Opinią z dnia 14 lipca 2023 r. znak: WOOŚ.4220.303.2023.RD Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 6 lipca 2023 r. znak: RG.6220.3.2023.MO Burmistrz Drohiczyzna wystąpił do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim ul. Repkowska 49 o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia. Opinią z dnia 25 lipca 2023r. znak: LU.ZZŚ.2.4901.261.2023.AP Dyrektor Zarządu Zlewni w Sokołowie Podlaskim nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Organy opiniujące stwierdziły brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W związku z tym na podstawie art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) decyzja stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jest wydawana po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 cytowanej wyżej ustawy.

Strony na każdym etapie postępowania administracyjnego były informowane o podejmowanych czynnościach. Obwieszczeniem z dnia 3 sierpnia 2023 r. zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.) strony zostały powiadomione o zgromadzeniu materiałów i dowodów niezbędnych do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) wniosek o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu powinien być złożony przez realizującego przedsięwzięcie do odpowiednich organów nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna.

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2142 z późn. zm.) nie pobrano opłaty skarbowej.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku, ul. Adama Mickiewicza 3, 15-213 Białystok. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Burmistrza Drohiczyzna w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

OTRZYMUJĄ:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Siemiatyczach, ul. 11 Listopada 253, 17-300 Siemiatycze,
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez zawiadomienie w Biuletynie Informacji Publicznej

OTRZYMUJĄ DO WIADOMOŚCI:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siemiatyczach ul. Kościuszki 35, 17-300 Siemiatycze,
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim ul. Repkowska 49, 08-300 Sokołów Podlaski.

**Zastępca Burmistrza
mgr Radosław Konobrocki**

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1728B – budowa ciągu pieszego wraz z infrastrukturą towarzyszącą”.

1.2. Usytuowanie przedsięwzięcia

- droga powiatowa nr 1728B,
- wieś Wierzchuca Nagórna ,
- powiat siemiatycki,
- województwo podlaskie.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na działkach o nr geod. 795 ; 246/7; 247/1; 248/1; 249/1; 250/1; 251/3; 252/1; 253/1; 254/1; 276/1; 277/1; 278/1; 279/1; 284; 285; 283/1; 287/1; 294/1; 295/4; 295/3; 798/4; 798/5; 509/1; 510/1; 511/1; 517/1; 518/1; 519/1; 523; 524

obręb ewidencyjny: Wierzchuca Nagórna , gmina Drohiczyn.

1.3 Charakterystyka przedsięwzięcia.

Inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1728B . W obrębie opracowania w stanie istniejącym występuje jezdnia bitumiczna w dobrym stanie technicznym. W zakresie obsługi ruchu pieszego występują pobocza gruntowe. Na całym odcinku brak jest chodników.

W ramach opracowania planuje się:

- wykonanie konstrukcji zjazdów i chodników,
- wymiana kratki ściekowej wraz ze studzienką ,
- wykonanie elementów stałej organizacji ruchu.

1.4 Usytuowanie przedsięwzięcia

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie siemiatyckim w miejscowości Wierzchuca Nagórna. Początek przebudowy projektowanej **drogi powiatowej nr 1728B- budowa ciągu pieszego wraz z infrastrukturą towarzyszącą** przyjęto od początku terenu zabudowanego .

Roboty związane z realizacją przedsięwzięcia będą wykonywane na działkach położonych w granicach obrębu Wierzchuca Nagórna w gminie Drohiczyn w powiecie siemiatyckim, w województwie podlaskim. Orientacyjną lokalizację omawianego przedsięwzięcia przedstawiono na kopii mapy ewidencyjnej i planie orientacyjnym.

1.5 Opis jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych

Teren objęty inwestycją zawiera się w jednolitej części wód podziemnych:
Dorzecze Wisły.

- Region wodny Środkowej Wisły.
- Ocena stanu ilościowego – dobra.
- Ocena stanu chemicznego – dobra.
- Cel stanu chemicznego – dobry stan chemiczny.
- Cel stanu ilościowego – dobry stan ilościowy,
- Ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych – niezagrożona,
- Użytki - rolniczy

Jednolitej części wód powierzchniowych:

- Kategoria części wód RW-rzeka,
- Zlewnia rzeczna.

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

Droga powiatowa jest wykorzystywana w sposób ciągły jako szlak komunikacyjny umożliwiający połączenie komunikacyjne. W stanie istniejącym teren objęty przedsięwzięciem posiada drogę z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Odwodnienie powierzchniowe na teren przyległy do korpusu drogi.

Powierzchnia planowanego zajęcia terenu to:

- powierzchnia działki 795 – około 3,25ha,
- chodniki i zjazdy – około 2465,00 m².

Zieleń przydrożna oraz planowana wycinka drzew i krzewów

Inwestycja nie wymaga wycinki drzew ani krzewów.

2.1. Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu

Teren wykorzystany jest zgodnie z jego przeznaczeniem pod pas drogowy drogi powiatowej. Na istniejący pas drogowy składają się jezdnie o nawierzchni bitumicznej, obustronne pobocza gruntowe. Zjazdy na posesje i drogi boczne posiadają różne nawierzchnie.

2.2 Pokrycie szatą roślinną

W pasie drogowym poza nawierzchnią jezdni występują murawy trawiaste.

W pasie drogowym oraz bezpośrednim otoczeniu przedsięwzięcia nie występują drzewa objęte ochroną pomnikową. Zbiorowiska roślinne (trawiaste) występujące w strefie bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia charakteryzują się małą różnorodnością biologiczną, należą do popularnie występujących, o małej wartości przyrodniczej i są w znacznym stopniu zdegradowane w wyniku długoletniej, ciągłej eksploatacji istniejącej drogi.

3. Rodzaj technologii

3.1 Roboty drogowe – etap realizacji przedsięwzięcia

Przewiduje się wykonanie:

- chodnika o nawierzchni z betonowej kostki brukowej gr.6 cm,
- podsypka piaskowa gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie wg. WT-4mm gr. 30cm ,
- warstwa mrozoodporna z mieszanki niezwiązanej kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie wg. WT-4 mm gr. 10cm ,

Nawierzchnia na zjazdach na sąsiadujące działki wykonana będzie z betonowej kostki brukowej gr. 8cm, podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie wg. WT-4 gr. 30cm .

Rozwiązania technologiczne będą zaprojektowane w taki sposób, aby spełniały wymagania obowiązujących ustaw i rozporządzeń. Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych.

Roboty drogowe pozostałe wykonywane będą metodą mieszaną, punktową ręczną i mechaniczną. W trakcie prowadzenia robót zostanie zapewnione całkowite bezpieczeństwo pracownikom jak i użytkownikom drogi, która zostanie oznakowana i zabezpieczona i w czasie prac jak też codziennie, na okres od zmierzchu do świtu. Roboty będą wykonywane sprzętem mechanicznym: koparki, spycharki, samochody samowyładowcze, walce drogowe,

zagęszczarki. Roboty wykonywane będą mechanicznie i ręcznie z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa prowadzenia robót.

W miejscach kolizji i zbliżeń do istniejącej infrastruktury technicznej prace wykonywane będą pod nadzorem gestorów poszczególnych mediów.

Ponadto konieczne będzie zapewnienie dostaw paliwa do maszyn i pojazdów. Prace drogowe będą prowadzone przy użyciu specjalistycznego sprzętu i maszyn oraz przy wykorzystaniu samochodów ciężarowych dla dowozu materiałów.

Przewidziane roboty oraz docelowo nawierzchnia chodnika będą wykonywane jak dla tego typu robót drogowych. Przyjęte rozwiązania techniczne i technologiczne odpowiadają obowiązującym normom i wymaganiom w tym zakresie.

4. Z uwagi na istniejący już od wielu lat i zagospodarowany pas drogowy oraz powiązania wzajemne istniejących ciągów pieszych niekorzystne dla środowiska byłoby projektowanie chodników po nowym śladzie gdyż powodowałoby to dalsze zmiany w istniejącym zagospodarowaniu terenu, konieczność wywłaszczeń gruntów rolnych i leśnych pod nowy pas drogowy. Dojścia do istniejących nieruchomości w dalszym ciągu musiałyby być zapewnione. Z tego powodu wariantu przebiegu ciągu pieszego po innej trasie nie bierze się pod uwagę.

Realizacja inwestycji przyczyni się do:

- poprawy warunków życia mieszkańców przyległych posesji,
- zwiększenia komfortu dla uczestników ruchu pieszego,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego,

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

Zasoby środowiskowe, które mogą być wykorzystane podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia to: woda i kruszywa. Podczas prac drogowych woda będzie pochodziła ze źródeł nieodnawialnych – wodociąg. Zużycie energii elektrycznej i wody na potrzeby zaplecza budowy będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej.

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce, paliwa, energię:

Faza budowy:

Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: kruszywa (żwir, piasek), cement, prefabrykaty betonowe, beton asfaltowy oraz inne drobne materiały niezbędne do wykonania inwestycji.

Szacunkowe zapotrzebowanie na podstawowe surowce do realizacji inwestycji:

- kruszywo naturalne (piasek, żwir, pospółka) – 600 m³
- prefabrykaty kostka brukowa – 2465 m²
- prefabrykaty krawężniki – 1369 mb,
- olej napędowy do napędu maszyn i pojazdów: ok. 3000 l,
- woda - wykorzystanie wody do celów technologicznych będzie niewielkie i uzależnione od opadów atmosferycznych. Przewiduje się jej użycie przy robotach związanych z zagęszczeniem gruntu przy robotach ziemnych, zagęszczaniu podbudowy, poboczy żwirowych oraz przy robotach bitumicznych do zraszania kół walców, pielęgnacji betonu. Łącznie przewiduje się maksymalne zużycie wody do wszystkich tych celów (w razie braku opadów atmosferycznych) na około 500m³

Kopaliny (kruszywo naturalne, piach, żwir, kruszywa łamane) wykorzystywane przy robotach budowlanych nabyte będą od firm posiadających koncesje na ich wydobywanie lub produkcję.

Nie wystąpi zapotrzebowanie na energię cieplną, elektryczną, gazową.

Do realizacji przedsięwzięcia zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu:

- koparki, ładowarki, spycharki oraz frezarki używane do prac rozbiórkowych istniejących nawierzchni oraz realizacji robót ziemnych,

- pojazdy ciężarowe samowładowcze do transportu materiałów ,
- walce drogowe i zagęszczarki do zagęszczania gruntów, warstw podbudów .

Wymieniony sprzęt napędzany jest olejem napędowym, który zużywany będzie w ilościach charakterystycznych dla tego rodzaju sprzętu. Sprzęt ten powodować może negatywne oddziaływanie na środowisko w postaci emisji hałasu i spalin. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i występować będzie tylko w czasie trwania budowy.

Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Faza eksploatacji:

Faza eksploatacji będzie pociągała za sobą wykorzystanie następujących materiałów:

- woda – do oczyszczania nawierzchni – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych,
- materiały do zimowego utrzymania dróg: piasek, sól, itd. – zużycie uzależnione od okresu zimowego utrzymania dróg,
- utrzymaniowych (zniszczenia głównie w wyniku kolizji),
- materiały do utrzymania nawierzchni jezdni, poboczy itd. (betonowe elementy prefabrykowane, kruszywo, itd.) – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych,
- inne materiały niezbędne do utrzymania ciągu pieszego w należyłym stanie technicznym.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Wszystkie przewidziane rozwiązania projektowe i zalecane technologie budowy oraz sprzęt drogowy mają na celu ochronę wód, gleby i atmosfery przed wprowadzeniem ponadnormatywnej ilości substancji szkodliwych. Zastosowane w projekcie budowy rozwiązania mają na celu spełnienie określonych w przepisach dopuszczalnych poziomów wprowadzanych do środowiska substancji i energii. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na pogorszenie stanu klimatu akustycznego, ponieważ ciąg pieszy będzie wykonany zgodnie z obowiązującymi parametrami uwzględniającymi bezpieczeństwo użytkowników.

Przebudowa drogi powiatowej nr 1728B – budowa ciągu pieszego wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Roboty budowlane poprzedzone będą szczegółowym planem i harmonogramem robót oraz tak prowadzone by zminimalizować ich uciążliwość. Zapewniona będzie właściwa organizacja placu budowy z zapleczem socjalnym, tak aby nie doszło do skażeń i zanieczyszczeń w środowisku. W razie potrzeby zostaną zainstalowane na placu budowy przenośne sanitariaty lub szczelne zbiorniki na nieczystości płynne (ścieki bytowe) z przeznaczeniem do wywożenia.

Roboty budowlane należy wykonywać sprawnym sprzętem i środkami transportu celem zabezpieczenia przed wyciekami substancji ropopochodnych, przy czym ważne jest dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko (sprawne układy wydechowe i elementy amortyzujące drgania).

Należy prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, darnią oraz wybranym organicznym materiałem glebowym (w tym usuwaną z powierzchni ziemię próchniczną i humus hałdować w celu późniejszego wykorzystania). Transport materiałów sypkich należy zabezpieczyć przed ich pyleniem.

Po zakończeniu prac drogowych przeprowadzona zostanie rekultywacja zdegradowanych nimi terenów – stabilizacja skarp roślinnością niską i wysoką. Zaprojektowane zieleńce wpłyną korzystnie na najbliższe otoczenie.

Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac budowlanych będą miały charakter bezpośredni, krótkotrwały i odwracalny. Materiały uzyskane z rozbiórki istniejących nawierzchni, w miarę możliwości zostaną ponownie wbudowane lub poddane recyklingowi.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie ciągu pieszego w ul. Wysokiej na terenie miasta Siemiatycze nie jest inwestycją w istotny sposób ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych niekorzystnych warunków, w szczególności w zakresie klimatu akustycznego wokół dróg w odniesieniu do sytuacji obecnej i nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych.

Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji inwestycji będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji spalin oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii. Ponadto w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady:

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

Takie rozwiązania stanowić będą barierę zabezpieczającą środowisko na zewnątrz prowadzonych procesów.

Podjęte działania, zastosowane rozwiązania techniczne czy technologiczne zapewnią, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia nie przekroczy dopuszczalnych norm, standardów jakości środowiska poza granicami terenu, do którego inwestor będzie posiadać tytuł prawny podczas realizacji inwestycji. Nie spowoduje też uciążliwości w przypadku, gdy tych standardów nie ustalono (np. w przypadku odorów). Urządzenia, instalacje czy technologie, które zostaną zastosowane nie powinny powodować ponadnormatywnych oddziaływań na środowisko podczas robót. Wszystkie prace wykonywane będą zgodnie z wszelkimi normami środowiskowymi i bhp. Urządzenia techniczne i wyroby budowlane wykonane będą zgodnie z dyrektywami i normami UE, oraz będą posiadały oznakowanie CE bądź polski znak budowlany B.

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

7.1 Emisje gazów i pyłów do powietrza

W fazie budowy odcinka drogi, źródłem emisji będzie praca:

- maszyn do robót ziemnych: koparki, ładowarki, walce wibracyjne,
- transport materiałów budowlanych oraz mas ziemnych (zarówno emisje związane ze spalinami z pojazdów ciężarowych jak i emisja niezorganizowana - pylenie transportowanych mas ziemnych).

Emitowane będą zarówno substancje gazowe i pyłowe. Podstawową uciążliwością fazy budowy będzie jednak emisja pyłu jaki będzie powstawał w wyniku czynności mechanicznych na różnych etapach budowy. Emisja pyłu będzie występowała w ciągu całego etapu budowy, różne będzie natomiast jej nasilenie, uzależnione od prowadzonych w danej chwili czynności. W celu zmniejszenia uciążliwości emisji pyłów przewiduje się polewanie wodą powierzchni i materiałów mogących powodować największe zapylenie.

W każdym niemal etapie budowy wystąpią tzw. emisje komunikacyjne tj. substancje powstałe ze spalania paliw (oleju napędowego), NO₂, SO₂, CO, pył, węglowodory alifatyczne i aromatyczne.

W fazie realizacji wystąpi:

- wzrost emisji substancji gazowych, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie - zarówno bezpośrednio na placu budowy, jak i w jego

sąsiedztwie - pojazdy dostarczające materiały budowlane, transportujące masy ziemne i inne,

- wzrost emisji pyłów, związany z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia,

Na emitowane podczas budowy substancje nakładać się będą dodatkowo te pochodzące z eksploatacji jezdni.

W fazie eksploatacji zbudowanego odcinka ciągu pieszego tak jak dotychczas będą wprowadzane do atmosfery przez ruch pojazdów odbywający się po jezdni, substancje gazowe zawarte głównie w spalinach, które powodują zmiany jakości powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie otoczenia drogi. Zanieczyszczenie spalinami, będzie zamykało się w pasie drogowym.

7.2 Emisja hałasu

Faza budowy

Przebudowa przedmiotowej drogi – budowa ciągu pieszego prowadzona będzie bez zamykania ruchu. Dlatego też hałas związany z pracą sprzętu drogowego, będzie nakładać się z hałasem związanym z normalnym ruchem komunikacyjnym od pojazdów poruszających się drugą połową drogi.

Hałas emitowany podczas robót drogowych będzie zależał od ich rodzaju i zakresu, wykorzystywanego sprzętu oraz od odległości od frontu budowy do odbiorcy. Odcinki o łącznej długości ok. 1090mb przebudowywanych ulic znajduje się w obszarze zabudowanym. Do szczególnie hałaśliwych prac drogowych będą należały roboty związane z wykonywaniem robót ziemnych. Okresowy wzrost hałasu w fazie budowy może być powodowany zwiększonym zagęszczeniem sprzętu do budowy ciągu pieszego oraz pojazdów transportowych na krótkich odcinkach frontu prac drogowych. Źródłem maksymalnego poziomu dźwięku będą pojazdy robocze, pojazdy ciężarowe transportujące materiały, a także urządzenia używające krótkotrwałych dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych np. wstecznego biegu. Praktycznie wszelkie prace budowlano - drogowe będą odczuwane przez mieszkańców, których domy znajdują się najbliżej pasa drogowego.

Z uwagi na liniowy charakter robót taka inwestycja, choć będzie uciążliwa trwać będzie stosunkowo krótko. Uciążliwość akustyczna fazy budowy wystąpi tylko w porze dziennej 6⁰⁰ – 22⁰⁰. Poziom hałasu dla terenów zabudowy w porze dziennej nie powinien przekroczyć dopuszczalnych poziomów, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku /tekst jednolity Dz.U z 2014 r. poz. 112/

Faza eksploatacji.

Budowa ciągu pieszego nie wpłynie na zwiększenie poziomu emisji hałasu.

Na poziom emisji hałasu wpływają takie parametry jak: przestrzenny model terenu, natężenie ruchu dla poszczególnych odcinków drogi, pochylenie niwelety drogi, prędkość jazdy pojazdów, stopień płynności ruchu.

Głównym źródłem hałasu (typu liniowego) będzie hałas emitowany z jezdni drogi spowodowany ruchem potokowym pojazdów.

7.3 Emisja ścieków

Faza budowy:

Pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (koparki, walce, zagęszczarki itp.). Składowanie substancji mogących skazić górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych)

maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne.

Aby zminimalizować występowanie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa, dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, aby:

- sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych był sprawny (bez wycieków paliwa i olejów),
- materiały użyte do budowy nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- wprowadzono na budowie zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt.

W fazie budowy ścieki mogą być wytwarzane w ramach zaplecza budowy z obiektów socjalnych w niewielkiej ilości umożliwiającej ich bieżące usuwanie przez odpowiednie służby.

Faza eksploatacji:

Źródłem bezpośrednich negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe, a pośrednio na wody gruntowe na etapie eksploatacji mogą być zanieczyszczenia zawarte w wodach opadowych i roztopowych, spływających z nawierzchni utwardzonych oraz wycieki niebezpiecznych dla środowiska substancji powstających w wyniku wypadków drogowych.

Ustalenia wynikające z Planu gospodarowania wodami w obszarze dorzecza

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły zatwierdzonym na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 18 października 2016r. (Dz.U. 2016 poz. 1911) obszar planowanej inwestycji położony jest w obrębie następujących jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych:

Dorzecze : obszar dorzecza Wisły

Region wodny : region wodny Środkowej Wisły

Planowana inwestycja położona jest na obszarze jednolitych części wód podziemnych JCWPd nr 55 o kodzie PLGW200055 o zasobach wody dobrej jakości i niezagrożonej ocenie ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód.

W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych.

Określenie wpływu na wody powierzchniowe i podziemne i tereny przyległe:

Planowane przedsięwzięcie nie będzie kolidować z realizacją celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd).

Na terenie objętym inwestycją nie przewiduje się wykorzystania wód z cieków wodnych.

Rodzaj i zakres planowanych do wykonania robót nie ma wpływu na zmianę istniejących warunków regionu wodnego (zlewni).

Zaprojektowane rozwiązania przebudowy drogi, będą miały neutralny wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych JCW ustalonych w PGWD, a mianowicie:

- nie przyczynią się do pogorszenia warunków przepływu wód;
- nie zmieniają stanu wody na gruncie ze szkodą dla gruntów sąsiednich.

Warunki odwodnienia nie ulegają zmianie. Projektowane przedsięwzięcie nie ma wpływu na wody podziemne.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Obszar przedsięwzięcia nie znajduje się w pobliżu granic Polski. Odległość do granicy z Republiką Białorusi wynosi w linii prostej ok. 50 km. Przedsięwzięcie z uwagi na swój lokalny charakter i oddalenie od granic Rzeczypospolitej Polskiej, nie będzie oddziaływać transgranicznie. Zastosowane w planowanej inwestycji zabezpieczenia i urządzenia ochronne nie dopuszczają do spowodowania zmian na terytoriach poza granicami kraju w zakresie wszystkich komponentów środowiska.

W wyniku przeprowadzonej analizy zarówno z wielkości emisji spalin, ścieków i hałasu jak i planowanego natężenia ruchu pojazdów i jego struktury stwierdzono, że zasięg oddziaływania na środowisko zamknie się w granicach pasa drogowego. Z tego powodu nie można mówić o skutkach transgranicznych oddziaływania na środowisko projektowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z Konwencją o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym (Dz. U. z 1999 r. Nr 96 poz. 1110) i Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko nie zachodzą przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

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

Zgodnie z zapisami art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098) formami ochrony przyrody są: parki narodowe; rezerwaty przyrody; parki krajobrazowe; obszary chronionego krajobrazu; obszary Natura 2000; pomniki przyrody; stanowiska dokumentacyjne; użytki ekologiczne; zespoły przyrodniczo-krajobrazowe; ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów. Obszar planowanej inwestycji nie znajduje się w obrębie żadnego z wyżej wymienionych obszarów.

Planowane przedsięwzięcie, ze względu na swoją lokalizację, wielkość i charakter techniczny nie będzie wpływać na stabilność oraz stan zachowania siedlisk i gatunków dla ochrony których wyznaczono obszar Natura 2000, nie będzie także wpływać na parki krajobrazowe i inne formy ochrony przyrody.

Przeprowadzona ocena ogólnych walorów przyrodniczych planowanego obszaru inwestycji wyklucza możliwość obecności na jej obszarze szczególnie cennych i unikalnych siedlisk przyrodniczych, możliwość licznych pojawów dużej liczby gatunków o wysokim statusie ochrony, które by wykazywały kluczowe i silne związki ekologiczne z terenem inwestycji i które mogłyby być zagrożone poprzez realizację planowanej inwestycji.

Planowana inwestycja w okresie eksploatacji nie będzie generować istotnego oddziaływania na elementy przyrodnicze i krajobrazowe.

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

Planowana do przebudowy droga powiatowa nr 1728B – budowa ciągu pieszego, nie należą do transeuropejskiej sieci drogowej i nie mają wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej. Zastosowane zostaną rozwiązania techniczne objęte obowiązującymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla drogi publicznej klasy Z i ruchu

KR-1. Poprawione zostanie bezpieczeństwo ruchu pieszego poprzez wykonanie ciągu pieszego, oraz nawierzchni zjazdów.

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 oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie występują przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane oraz brak jest powiązań planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Planowane przedsięwzięcie nie jest powiązane z innymi przedsięwzięciami i nie przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Rodzaje i ilości znajdujących się na terenie inwestycji podczas jej prowadzenia oraz podczas eksploatacji substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, o których mowa w art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska świadczą, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do stwarzających zagrożenia wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. 2016 poz. 138 z późn. zmianami)

W aspekcie narażenia środowiska, wynikającego z awarii z udziałem substancji niebezpiecznych, rozpatrywany odcinek drogi może generować zagrożenia dla następujących elementów środowiska:

- zagrożenie zdrowia lub życia (w rejonie zdarzenia);
- gruntu (w rejonie zdarzenia);
- wód powierzchniowych (w miejscach zrzutu do kanalizacji deszczowej);
- wód podziemnych (w rejonie zdarzenia).

12.1 Ryzyko wystąpienia poważnej awarii

Projektowane przedsięwzięcie będzie posiadało dwie grupy zagrożeń poważną awarią: zewnętrzne niezależne od budowy drogi i sposobu jej eksploatacji oraz wewnętrzne - będące pochodną zastosowanych rozwiązań technicznych i realizowanej technologii budowy. Sytuacje awaryjne, w wyniku, których mogą wystąpić zdarzenia kwalifikowane, jako poważne awarie mogą mieć miejsce zarówno na etapie budowy, jak i po oddaniu obiektu do eksploatacji, lecz byłyby to zdarzenia których prawdopodobieństwo zaistnienia jest bliskie zeru.

Zagrożenia zewnętrzne:

- transport niebezpiecznych materiałów niezgodnie z Ustawą o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych;
- katastrofy drogowe;

- katastrofy naturalne związane z klęskami żywiołowymi, takimi jak: powódzie, pożary, fale upałów, susze, nawalne deszcze i burze
- niebezpieczne zachowanie się pracowników (osób trzecich) wykonujących zleczone prace w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni;
- mechaniczne uszkodzenia jezdni przez niewłaściwą eksploatację z użyciem ciężkiego sprzętu (gąsienicowego) lub transportu drogowego nadmiernie przeładowanego

Zagrożenia wewnętrzne:

- podmycie korpusu drogowego lub mechaniczne uszkodzenie;
- wady materiałowe surowców użytych do budowy;
- wady wykonawcze powstałe w czasie budowy;
- wady dokumentacji projektowej - nieprawidłowo zaprojektowana konstrukcja nawierzchni, sposób odwodnienia

12.2 Katastrofa naturalna i budowlana

Katastrofa naturalna i budowlana na odcinku realizowanego przedsięwzięcia aczkolwiek mało prawdopodobna może być wynikiem:

- silnego wiatru powodującego m.in. zrywanie poszycia dachowego z budynków leżących wzdłuż drogi, zerwania przewodów energetycznych linii zasilającej;
- powstawaniem zasp śnieżnych po nawalnych opadach śniegu uniemożliwiających użytkowanie drogi;
- oblodzeniem jezdni i przewodów energetycznych powodujących ich zerwania i upadek na jezdnię.

W okresie realizacji zagrożenie jest niewielkie, ograniczone ilościowo i jakościowo do materiałów pędnych pojazdów i maszyn roboczych. W okresie eksploatacji awaryjnemu uwolnieniu mogą ulec wszystkie substancje przewożone transportem drogowym. Skutki awarii i rozlanie się substancji niebezpiecznych nie spowodują wielkiego zagrożenia jakości wód gruntowych oraz cieków wodnych, gdyż spływy powstałe z rozlania zostaną zatrzymane na powierzchni jezdni przez wyspecjalizowane ekipy PSP.

Poważne awarie zalicza się do tzw. zdarzeń przypadkowych. Ocenia się, że prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest rzędu raz na kilkadziesiąt lat lub rzadziej.

Statystycznie prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na przedmiotowej ulicy jest mało prawdopodobne. Należy być jednak w pełni przygotowanym do jego zaistnienia, bowiem nie można wykluczyć możliwości wystąpienia awarii pojazdu przewożącego np.: substancje niebezpieczne, typu paliwa. Na zagrożenia w wyniku awarii drogowej na projektowanym odcinku będą narażone bezpośrednio i pośrednio wszystkie elementy środowiska.

Trasy i sposób przewozu substancji niebezpiecznych regulowany jest specjalnymi przepisami. Przewóz materiałów niebezpiecznych powinien odbywać się zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego (Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR). Służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie katastrof ekologicznych są Służby Ratownictwa Chemicznego Państwowej Straży Pożarnej.

13 Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Faza budowy

Podczas budowy powstawać będą odpady z następujących prac:

- rozbiórki konstrukcji istniejącej nawierzchni chodnika,
- robót ziemnych (gleba i ziemia z wykopów),
- rozbiórki elementów drogi oraz sieci uzbrojenia terenu,
- ułożenia nawierzchni chodnika i zjazdów,
- odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej,

- odpady komunalne związane z zapleczem sanitarnym i placem budowy.

Faza eksploatacji (powstałyby również w razie nie realizacji przedsięwzięcia)

Podczas eksploatacji drogi powstaną odpady związane z:

- utrzymaniem i konserwacją drogi (m.in. odpady związane z czyszczeniem poboczy, pielęgnacji zieleni (trawa, liście, gałęzie),
- zmiotki uliczne, śnieg,
- elementy gumowe pochodzące z kół pojazdów, fragmenty pojazdów,
- zużyte źródła światła i oprawy oświetleniowe,
- odpady z kolizji i wypadków drogowych.

Oddziaływanie wszystkich wyżej wymienionych odpadów na środowisko będzie niewielkie. Powstają one w pasie drogowym (głównie na powierzchni uszczelnionej drogi) i będą łatwe do usunięcia, a następnie unieszkodliwione lub ponownie wykorzystane.

Poniżej przedstawiono tabelę sposobu zagospodarowania poszczególnych materiałów odpadowych.

Lp.	Kod klasyfikacji / ilość	Sposób czasowego składowania	Sposób wykorzystania
1	Gleba i ziemia z wykopów, 17 05 04 10000 Mg	na placu budowy w uporządkowany sposób	przewóz na miejsce odkładu, które Wykonawca powinien ustalić w porozumieniu z Inwestorem
2	Beton asfaltowy 17 03 02 19 Mg	nie składować	destrukcja z frezowania nawierzchni i przycinania krawędzi wykonywanej nawierzchni - wykorzystywany w recyklingu przez wykonawcę nawierzchni
3	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów 17 01 01 13 Mg	na placu budowy w uporządkowany sposób	wykorzystanie do rekultywacji terenów lub wywóz na składowisko odpadów przez uprawnionych odbiorców
4	Tworzywa sztuczne 17 02 03 0,1 Mg	magazynowanie posegregowanych odpadów w pojemnikach na placu budowy	przekazanie do punktu skupu surowców wtórnych lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców
5	Nie segregowane odpady komunalne 20 03 01 2,0 Mg	magazynowanie posegregowanych odpadów w pojemnikach	Przekazanie do punktu skupu surowców wtórnych lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zmianami).

Prace rozbiórkowe wystąpią przy:

- rozbiórce krawędzi jezdni.

Materiały z rozbiórki zostaną zagospodarowane lub zutyliczowane zgodnie z ustawą o odpadach (t. j. Dz.U. 2018 poz. 992 z późn. zm.).

Zastępca Burmistrza
mgr Radosław Konobrocki