

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### Spis treści

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia .....	4
1.1. Cel i zakres opracowania .....	4
1.2. Rodzaj przedsięwzięcia.....	4
1.3. Informacje o podmiocie planującym podjęcie realizacji przedsięwzięcia.....	4
1.4. Cel przedsięwzięcia .....	4
1.5. Podstawy prawne opracowania oraz realizacji inwestycji .....	4
1.6. Skala przedsięwzięcia .....	5
1.7. Usytuowanie przedsięwzięcia.....	5
1.7.1.Ogólny opis lokalizacji przedsięwzięcia .....	5
1.7.2. Usytuowanie administracyjne .....	5
1.7.3. Usytuowanie względem planów zagospodarowania przestrzennego .....	6
1.7.4.Usytuowanie względem obszarów szczególnie cennych i wrażliwych .....	6
1.7.5.Usytuowanie wg regionalizacji geograficznych i przyrodniczych .....	7
1.7.6. Geomorfologia .....	8
1.7.7. Budowa geologiczna .....	8
1.7.8. Surowce mineralne .....	9
1.7.9. Położenie względem wód powierzchniowych .....	9
1.7.10. Jednolite części wód .....	9
1.7.11. Główne zbiorniki wód podziemnych .....	11
1.7.12. Zagrożenie powodziowe .....	13
1.7.13. Warunki glebowe .....	13
1.7.14. Warunki klimatyczne .....	13
1.7.15. Stan powietrza atmosferycznego.....	13
1.7.16. Klimat akustyczny .....	14
1.8. Stan istniejący .....	14
1.9. Opis planowanego przedsięwzięcia .....	15
1.9.1. Zakres prac.....	15
1.9.2. Parametry przedsięwzięcia .....	15
1.9.3. Rozwiązania sytuacyjne.....	15
1.9.4. Rozwiązania wysokościowe .....	16
1.9.5. Obiekty inżynierskie .....	16
1.9.6. System odwodnienia drogi.....	16
1.9.7. Roboty na sieciach uzbrojenia terenu.....	16
1.9.8. Natężenie ruchu pojazdów .....	16
1.9.9. Planowane urządzenia ochrony środowiska.....	16
1.9.10. Wycinka drzew i krzewów oraz nasadzenia kompensacyjne .....	16
1.10. Finansowanie przedsięwzięcia .....	16
2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia nieruchomości szatą roślinną .....	17
2.1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości .....	17
2.2. Powierzchnia obiektu budowlanego .....	17
2.3. Dotychczasowy sposób wykorzystywania nieruchomości i obiektu budowlanego .....	17
2.4. Szata roślinna zajmowanej nieruchomości.....	17

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

2.5. Stanowiska archeologiczne i obiekty zabytkowe.....	17
3. Rodzaj technologii wykorzystywanej na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji inwestycji .....	17
3.1. Faza realizacji .....	17
3.2. Faza eksploatacji .....	19
4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.....	19
4.1. Wariant likwidacji obiektu.....	19
4.2. Wariant 0 .....	19
4.3. Wariant 1 – preferowany.....	20
4.4. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska.....	20
4.5. Wariant likwidacji obiektu.....	21
5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.....	21
5.1. Faza realizacji .....	21
5.2. Faza eksploatacji .....	22
6. Rozwiązania chroniące środowisko .....	23
6.1. Faza realizacji .....	23
6.1.1. Ochrona powietrza atmosferycznego .....	23
6.1.2. Ochrona przed hałasem .....	23
6.1.3. Ochrona przed drganiami i wibracją .....	24
6.1.4. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych.....	24
6.1.5. Ochrona gleb .....	26
6.1.6. Gospodarka odpadami.....	27
6.1.7. Ochrona przyrody .....	28
6.2. Faza eksploatacji .....	29
6.2.1. Ochrona powietrza atmosferycznego .....	29
6.2.2. Ochrona przed hałasem .....	29
6.2.3. Ochrona przed drganiami i wibracją .....	29
6.2.4. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych.....	29
6.2.5. Ochrona gleb .....	30
6.2.6. Gospodarka odpadami.....	30
6.2.7. Ochrona przyrody .....	30
7. Rodzaj i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji i energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko .....	31
7.1. Faza realizacji .....	31
7.1.1. Emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych.....	31
7.1.2. Emisja hałasu .....	31
7.1.3. Emisja drgań i wibracji .....	33
7.1.4. Emisja zanieczyszczeń do wód oraz inne oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne.....	33
7.1.5. Oddziaływanie na grunty .....	33
7.1.6. Oddziaływanie na przyrodę .....	34
7.1.7. Oddziaływanie na krajobraz.....	34
7.1.8. Oddziaływanie na klimat.....	34
7.1.9. Wytwarzanie i gospodarka odpadami.....	34

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

7.1.10. Oddziaływanie na dobra materialne .....	34
7.2. Faza eksploatacji .....	35
7.2.1. Emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych .....	35
7.2.2. Emisja hałasu .....	35
7.2.3. Emisja drgań i wibracji .....	37
7.2.4. Emisja zanieczyszczeń do wód oraz inne oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne .....	37
7.2.5. Oddziaływanie na grunty .....	38
7.2.6. Oddziaływanie na przyrodę .....	38
7.2.7. Oddziaływanie na krajobraz .....	38
7.2.8. Oddziaływanie na klimat .....	38
7.2.9. Wytwarzanie i gospodarka odpadami .....	40
7.2.10. Oddziaływanie na dobra materialne .....	40
7.3. Faza likwidacji .....	40
8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko .....	40
9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia .....	40
9.1. Rozpoznanie form ochrony w ujęciu lokalnym .....	40
9.2. Formy ochrony przyrody w obszarze inwestycji lub w obszarze jej znaczącego oddziaływania .	41
9.3. Korytarze ekologiczne .....	41
9.4. Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000, przy uwzględnieniu skumulowanego oddziaływania przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami .....	41
10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej .....	42
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 .....	42
12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej .....	42
13. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko .....	45
13.1. Faza realizacji .....	45
13.2. Faza eksploatacji .....	46
14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko .....	47
15. Materiały wyjściowe .....	48

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

#### 1.1. Cel i zakres opracowania

Karta Informacyjna Przedsięwzięcia została sporządzona w celu dołączenia jej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia zgodnie z art. 74 ust 1 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 (Dz.U. 2021 poz. 247 z późn. zm.; zwana dalej „ustawą OoŚ”) dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Żelizna od km 0+000 do km 1+234”.

Głównym celem niniejszego opracowania jest identyfikacja ewentualnych oddziaływań na środowisko, wynikających z realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz wskazanie rozwiązań minimalizujących bądź eliminujących ewentualne negatywne oddziaływania. Niniejsza Karta informacyjna umożliwić ma ponadto ocenę przedsięwzięcia pod kątem konieczności (lub braku takiej konieczności) przeprowadzenia dla niego oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 63 ustawy OoŚ.

Niniejsza karta informacyjna przedsięwzięcia jest zgodna z art. 62a ust. 1 ustawy OoŚ.

#### 1.2. Rodzaj przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest przedsięwzięcie drogowe będące inwestycją celu publicznego.

#### 1.3. Informacje o podmiocie planującym podjęcie realizacji przedsięwzięcia

Inwestor przedsięwzięcia:

**Powiat Radzyński – Zarząd Dróg Powiatowych w Radzynie Podlaskim**  
**ul. Warszawska 100**  
**21-300 Radzyń Podlaski**

#### 1.4. Cel przedsięwzięcia

Podstawowym celem realizacji inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa i komfortu jazdy użytkowników drogi na odcinku objętym opracowaniem oraz dostosowanie jej parametrów techniczno-budowlanych do drogi klasy L.

Planowana inwestycja jest zgodna z założeniami planistycznymi o znaczeniu powiatowym i gminnym, w których ważnym elementem jest rozwój infrastruktury transportowej (drogowej) i poprawa powiązań komunikacyjnych.

#### 1.5. Podstawy prawne opracowania oraz realizacji inwestycji

Obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wynika z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy OoŚ i dalej w kontekście punktów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839):

- ❖ § 3 ust. 2 pkt. 2: „Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia:” [...] „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

*ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach;”*,

- § 3 ust. 1 pkt 62: *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;”*.

W przypadku omawianej inwestycji jest to przebudowa dróg o nawierzchni twardej (bitumicznej) o łącznej długości wynoszącej powyżej 1 km.

W ramach przedmiotowej inwestycji nie planuje się przebudowy sieci uzbrojenia terenu o charakterze magistralnym bądź innych o dużej przepustowości, które mogłyby wynikać z kolizji z planowaną infrastrukturą – w przypadku przebudowy sieci nie zostaną osiągnięte progi wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).

Inwestycja będzie realizowana w trybie zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających uzyskania pozwolenia na budowę. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach uzyskiwana jest w przedmiotowym postępowaniu przed zgłoszeniem robót budowlanych.

Stosownie do art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz ust 4 ustawy OOŚ, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji jest Wójt gminy Komarówka Podlaska.

Niniejsza Karta informacyjna została sporządzona w oparciu o art. 62a, a także uwzględniając niektóre zagadnienia opisane w art. 63 ust. 1 ustawy OOŚ.

### 1.6. Skala przedsięwzięcia

Przebudowa przedmiotowego odcinka drogi będzie realizowana w następującym kilometrażu:

- DP1240L: 0+000 – 1+234,

Całość odcinka objętego pracami będzie miała długość ok. 1,24 km. Łączna powierzchnia realizacji zadania (włącznie z tymczasowymi zajętościami) wyniesie ok. 1,66ha.

### 1.7. Usytuowanie przedsięwzięcia

#### 1.7.1. Ogólny opis lokalizacji przedsięwzięcia

Zakres przebudowy DP1240L ma miejsce w kilometrażu od około 0+000 (na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 63 w m. Derewiczna) do około 1+234 (kierunek północny w m. Derewiczna).

#### 1.7.2. Usytuowanie administracyjne

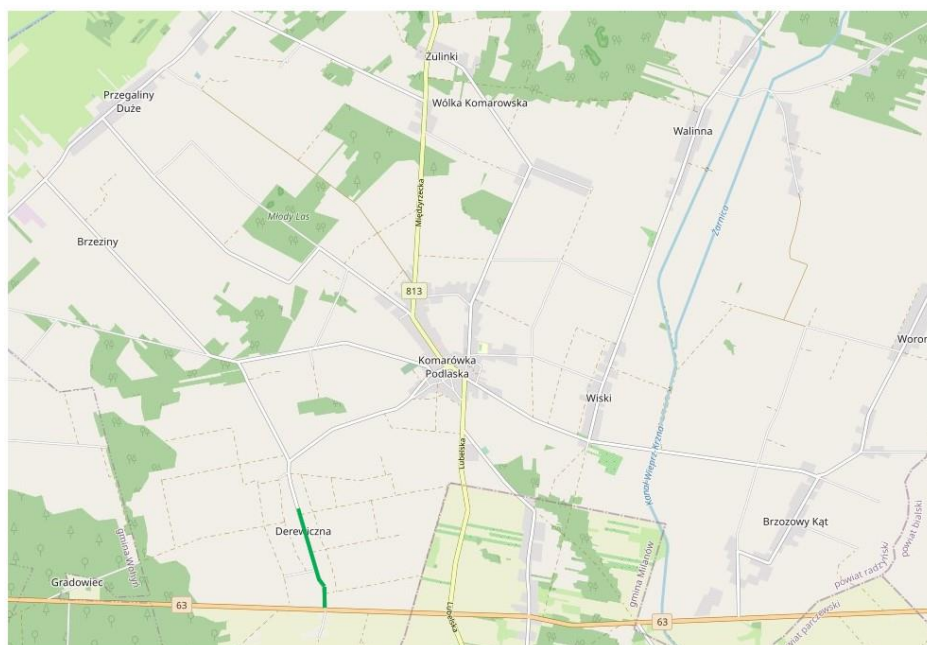
Obszar planowanego przedsięwzięcia przebiega przez jednostki administracyjne wykazane w Tabeli 1.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

Tabela 1. Administracyjne usytuowanie przedsięwzięcia.

Powiat	Gmina	Obręb	Numer działki
RADZYŃSKI	KOMARÓWKA PODLASKA	DEREWICZNA	79



Planowany do przebudowy odcinek drogi powiatowej nr 1240L

Mapa 1. Lokalizacja przedsięwzięcia ([www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)).

Dokładny zakres inwestycji i jej oddziaływania został określony na złącznikach graficznych dołączonych do Wniosku o wydanie decyzji środowiskowej.

### 1.7.3. Usytuowanie względem planów zagospodarowania przestrzennego

W obszarze gminy Komarówka Podlaska przedmiotowe przedsięwzięcie przebiega przez tereny objęte miejscowymi planami ustanowionymi przez Radę Gminy Komarówka Podlaska.

Planowane przedsięwzięcie nie odbiega od założeń ww. planów w zakresie lokalizacji dróg publicznych.

### 1.7.4. Usytuowanie względem obszarów szczególnie cennych i wrażliwych

Zgodnie z art. 63 ust. 2 Ustawy OOS przeanalizowano usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wrażliwych pod kątem ochrony środowiska.

#### a) Obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy przebudowy dróg po istniejącym śladzie.

Obszar przebudowy drogi w proj. pasie drogowym zlokalizowany jest poza obszarami wodno-błotnymi, siedliskami łąkowymi oraz ujściami rzek. Wody przypowierzchniowe występują lokalnie płytko w obrębie dolin cieków, jednakże poziom ich zalegania znajduje się poniżej poziomu konstrukcji jezdni.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### b) Obszary wybrzeży i środowisko morskie

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

### c) Obszary górskie

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi.

### c) Obszary leśne

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie przebiega w otoczeniu terenów leśnych.

### d) Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

Przedmiotowy odcinek drogi nie znajduje się w żadnej ze stref ochronny wód.

### e) Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gat. roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Przedmiotowy odcinek drogi:

- ❖ nie koliduje z obszarami Natura 2000,
- ❖ nie koliduje z pozostałymi „nienaturowymi” formami ochrony przyrody.

### f) Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się na terenach, dla których przekroczone zostały standardy jakości środowiska.

### g) Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami o krajobrazie mającym szczególne znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

### h) Gęstość zaludnienia

Inwestycja przebiega przez tereny o średniej gęstości zaludnienia, są to:

- małe wsie.

Średnia gęstość zaludnienia:

- gminy Komarówka Podlaska jest niska i wynosi 31,6 os./km<sup>2</sup> (wg danych GUS z 2020 roku).

### i) Obszary przylegające do jezior

Jeziora nie występują zarówno w bezpośrednim otoczeniu terenu Inwestycji jak i w obszarze jej potencjalnych oddziaływań.

### j) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest poza obszarami uzdrowisk i obszarami ochrony uzdrowiskowej.

### k) Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Inwestycja znajduje się w obszarze zlewni JCWP rzecznych o kodach:

- RW2000232664869 („Żarnica”).

Inwestycja znajduje się w obszarze JCWPd o kodzie PLGW200067.

Zagadnienia celów środowiskowych JCW szerzej omówiono w rozdziale 1.7.10.

1.7.5. Usytuowanie wg regionalizacji geograficznych i przyrodniczych

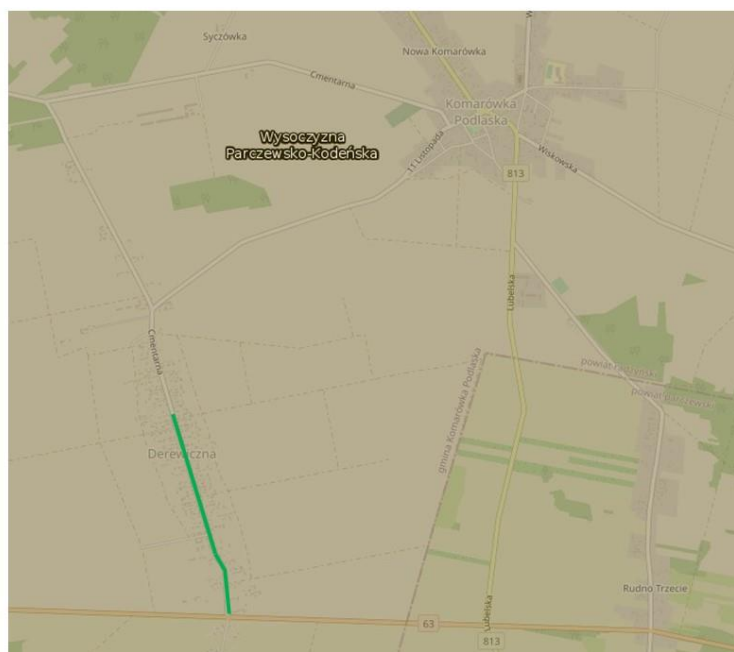
Według fizyczno-geograficznego podziału Polski (Solon, 2018) teren ten leży w obszarze:

- mezoregionu: Wysoczyzna Parczewsko-Kodeńska (845.12)

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

- 2 makroregionów: Nizina Południowopodlaska (318.9), Polesie Zachodnie (845.1),
  - 2 podprovincji: Niziny Środkowopolskie (318), Polesie (845).
- ❖ **Wysoczyzna Parczewsko-Kodeńska** to region ograniczony od zach. doliną Zielawy, a od wsch. Czapelki i Hanny. Dominują tu krajobrazy równinne: głównie peryglacjalne, a na pn. regionu fluwioglacjalne. W licznych dolinach niewielkich cieków krajobrazy zalewowych den dolinnych i tarasów nadzalewowych.



Planowany do przebudowy odcinek drogi powiatowej nr 1240L  
Mapa 2. Lokalizacja przedsięwzięcia (geoserwis.gdos.gov.pl).

### 1.7.6. Geomorfologia

Przedmiotowy odcinek drogi nie przebiega przez tereny o urozmaiconej rzeźbie terenu. Rzędne terenu wahają się tutaj w przedziale (około) 159,41m n.p.m. – 157,88 m n.p.m. Spadki niwelety są raczej niewielkie (do 2%). Deniwelacja terenu objętego inwestycją wynosi 1,53m.

### 1.7.7. Budowa geologiczna

Krajobraz naturalny południowo-zachodniej części gminy stanowią niziny peryglacjalne i fluwioglacjalne. Powierzchniowo dominuje płaska wysoczyzna morenowa zbudowana głównie z piasków wodnolodowcowych (ze żwirami) i rzeczno-peryglacjalnych, rzadziej - z glin zwałowych tworzących niewielkie wzniesienia. To charakterystyczne przemienne występowanie wzniesień (miejscami zbudowanych również z piasków eolicznych) i obniżen wypełnionych piaskami lub namułami torfiastymi, to cecha wyróżniająca ten region spośród innych wyodrębniających się na Polesiu Zachodnim. Krajobraz naturalny północno-zachodniej, północnej i wschodniej części gminy przedstawia rozległą równina akumulacyjna. Obszary pozadolinne zbudowane są z piaszczystomułkowych osadów jeziornych i wodnolodowcowych, zaś obniżenia, wykorzystywane przez rzeki i kanał Wieprz-Krzna, wypełnione są torfami (zwłaszcza dolina Białki), piaskami i mułkami rzeczno-jeziornymi.



## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 1.7.8. Surowce mineralne

Obszar Inwestycji nie koliduje:

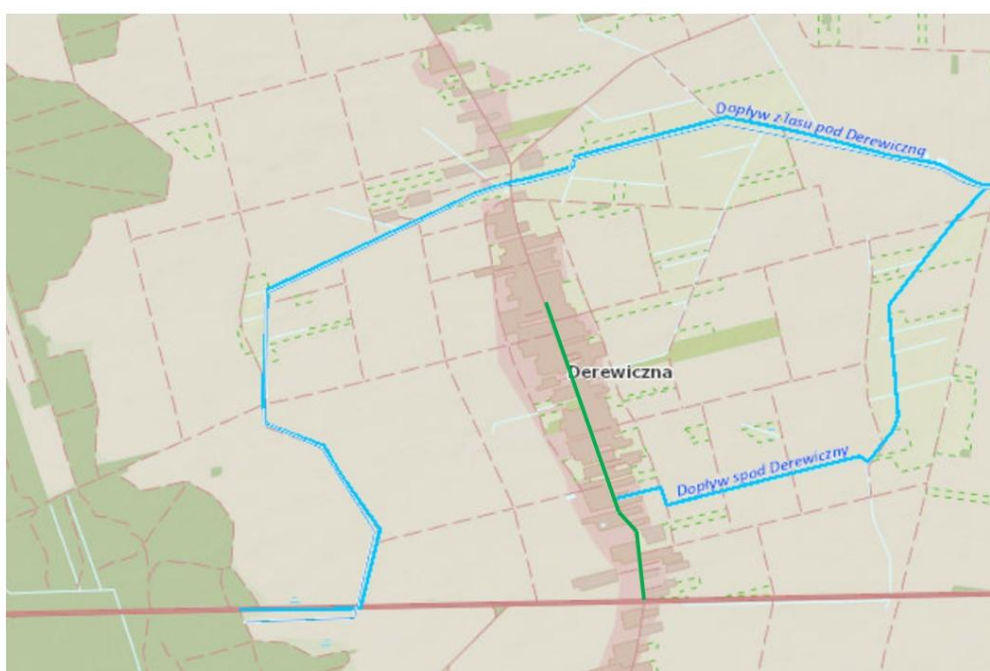
- z terenami,
- obszarami górniczymi,
- obszarami udokumentowanych złóż.

### 1.7.9. Położenie względem wód powierzchniowych

Teren planowanego przedsięwzięcia położony jest w obrębie regionu wodnego Środkowej Wisły.

Trasa przedmiotowego przedsięwzięcia nie przecina żadnych cieków. W zakresie oddziaływania przedsięwzięcia znajduje się ciek (wg mapy podziału hydrograficznego Polski):

- Dopływ spod Derewiczny.



— Planowany do przebudowy odcinek drogi powiatowej nr 1240L

Mapa 3. Lokalizacja przedsięwzięcia względem wód powierzchniowych (źródło:wody.isok.gov.pl).

### 1.7.10. Jednolite części wód

Trasa przedsięwzięcia przecina zlewnie Jednolitych Części Wód Powierzchniowych rzecznych:

- RW2000232664869 („Żarnica”).

Tabela 2. Informacje o JCWP RW2000232664869 („Żarnica”) wg karty charakterystyki JCWP (źródło: <https://wody.isok.gov.pl>; dostęp: 09.2022).

Charakterystyka JCWP	
Kategoria JCWP	JCWP rzeczna
Nazwa JCWP	Żarnica
Kod JCWP	RW2000232664869
Typ JCWP	23

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

Obszar dorzecza	obszar dorzecza Wisły	
Region wodny	region wodny Środkowej Wisły	
Zlewnia bilansowa	Zlewnie lewostronnych dopływów Bugu granicznego	
RZGW	WA	
<b>Status JCWP</b>		
Podsumowanie informacji w zakresie wstępnego/ostatecznego wyznaczenia statusu	Wstępne wyznaczenie	Ostateczne wyznaczenie
Status	SZCW	SZCW
<b>Powiązanie JCWP z JCWPd (w rozumieniu ekosystemu zależnego od wód podziemnych)</b>		
Kody powiązanych JCWPd	PLGW200067	
<b>Ocena stanu JCWP</b>		
Czy JCWP jest monitorowana?	M	
Kod i nazwa podobnej monitorowanej JCWP	RW20002347749 (Płutnica)	
Ocena stanu za lata 2010 - 2012	Stan/potencjał ekologiczny	DOBRY I POWYŻEJ DOBREGO
	Wskaźniki determinujące stan	
	Stan chemiczny	DOBRY
	Wskaźniki determinujące stan	brak danych dla JCWP
	Stan (ogólny)	DOBRY
<b>Presje antropogeniczne na stan wód</b>		
Rodzaj użytkowania części wód	rolna	
Presje/oddziaływania i zagrożenia antropogeniczne	-	
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego	niezagrożona	
<b>Obszary chronione wymienione w zał. IV RDW</b>		
Obszary wyznaczone na mocy art. 7 do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi	NIE	
Obszary przeznaczone do ochrony gatunków wodnych o znaczeniu ekonomicznym	Brak	
Części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym obszary wyznaczone jako kąpieliska	NIE	
Części wód wyznaczone jako obszar szczególnie narażony, z którego odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć	TAK	
Części wód wyznaczone jako wody wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych	NIE	
Części wód wyznaczone jako obszary wrażliwe na substancje biogenne	TAK	
Obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie	NIE	
CEL ŚRODOWISKOWY DLA JCWP	dobry potencjał ekologiczny	dobry stan chemiczny
Typ odstępstwa wynikający w art. 4 ust. 4 i 5 RDW	BRAK	
Termin osiągnięcia celów środowiskowych	2015	
Uzasadnienie odstępstwa	nie dotyczy	
Typ odstępstwa wynikający w art. 4 ust. 7 RDW	brak	
Uzasadnienie odstępstwa	nie dotyczy	

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 1.7.11. Główne zbiorniki wód podziemnych

Obszar inwestycji znajduje się w obrębie zbiornika trzeciorzędowego GZWP 215 - Subniecka Warszawska. Subniecka warszawska jest zbiornikiem porowym o warstwach wodonośnych z okresu paleogeńsko-neogeńskiego. Obszar ochronny GZWP 215 na chwilę obecną nie został ustanowiony oraz nie jest w pełni udokumentowany.

Analizowany obszar inwestycji znajduje się w rejonie Jednolitej Części Wód Podziemnych nr 67 (PLGW200067)

W jednostce JCWPd Nr 67 wyróżniono 5 pięter wodonośnych; poniższa tabela prezentuje ich charakterystykę.

Struktura JCWPd 67 jest złożona z pięciu poziomów wodonośnych rozdzielonych utworami trudno-przepuszczalnymi. Każdy z tych poziomów charakteryzuje się nieco innym układem strefa zasilania i drenażu. Jednak, generalizując, można przyjąć, iż teren jednostki pod względem hydrogeologicznym stanowi obszar zamknięty.

Jedynie w zachodnim jej fragmencie część wód podziemnych może nie być drenowana przez Wieprz, lecz odpływać bezpośrednio do Wisły.

Tabela 3. Informacje o JCWPd PLGW200067 wg karty charakterystyki JCWPd  
(źródło: <https://wody.isok.gov.pl>; dostęp: 09.2022)

		Stratygrafia	Litologia	Charakterystyka wodonośności		
Piętro czwartorzędowe	Poziom Q1	czwartorzęd	piaski i żwiry	porowy		
		Charakter zwierciadła wody	Głębokość występowania warstw wodonośnych poziomu od – do [m]			
		swobodne	1-22			
		Parametry hydrogeologiczne warstwy wodonośnej				
		miąższość od – do [m]	Współczynnik filtracji od – do [m/h]	Przewodność [m <sup>2</sup> /h]	Odsączalność/zasobność sprężysta średnia	
		2.3-62.7	0,02 – 4,9	0.04 – 135	-	
	Piętro trzeciorzędowe	Poziom Q2	Stratygrafia	Litologia	Charakterystyka wodonośności	
			czwartorzęd	piaski i żwiry	porowy	
			Charakter zwierciadła wody	Głębokość występowania warstw wodonośnych poziomu od – do [m]		
			napięte	2-70		
Parametry hydrogeologiczne warstwy wodonośnej						
miąższość od – do [m]			Współczynnik filtracji od – do [m/h]	Przewodność [m <sup>2</sup> /h]	Odsączalność/zasobność sprężysta średnia	
			2 – 56.8	0,02-2,81	0,05 – 96,8	-
Typy chemiczne wód podziemnych (naturalne/ odbiegające od typów naturalnych)						
<u>Typy naturalne:</u> HCO <sub>3</sub> -Ca (wody wodorowęglanowo-wapniowe), HCO <sub>3</sub> -SO <sub>4</sub> -Ca (wody wodorowęglanowo-siarczanowo-wapniowe) Typy odbiegające od naturalnych: SO <sub>4</sub> -HCO <sub>3</sub> -Cl-Ca (wody siarczanowo-wodorowęglanowo-chlorkowo-wapniowe)						
Piętro paleogeńsko – neogeńskie		Stratygrafia	Litologia	Charakterystyka wodonośności		
		plejstocen, paleocen, neogen	piaski	porowy		
		Charakter zwierciadła wody	Głębokość występowania warstw wodonośnych poziomu od – do [m]			
		napięte	10-108			
Parametry hydrogeologiczne warstwy wodonośnej						

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

	miąższość od – do [m]	Współczynnik filtracji od – do [m/h]	Przewodność [m <sup>2</sup> /h]	Odsączalność/zasobność sprężysta średnia
	3-70	0,01 – 5,54	0,14-196,8	-
	Typy chemiczne wód podziemnych (naturalne/ odbiegające od typów naturalnych)			
	Typy naturalne: HCO <sub>3</sub> -Ca (wody wodorowęglanowo – wapniowe),			
Piętro kredowe	Stratygrafia	Litologia	Charakterystyka wodonośca	
	kreda górna	kreda piszcząca, margle, wapienie, wapienie margliste,	szczelinowy	
	Charakter zwierciadła wody	Głębokość występowania warstw wodonośnych poziomu od – do [m]		
	napięcie	4-130		
	Parametry hydrogeologiczne warstwy wodonośnej			
	miąższość od – do [m]	Współczynnik filtracji od – do [m/h]	Przewodność [m <sup>2</sup> /h]	Odsączalność/zasobność sprężysta średnia
	6-124,5	0,004 – 4,86	-	-
	Typy chemiczne wód podziemnych (naturalne/ odbiegające od typów naturalnych)			
	Typy naturalne: HCO <sub>3</sub> - Ca (wody wodorowęglanowo – wapniowe) HCO <sub>3</sub> -SO <sub>4</sub> Ca (wody wodorowęglanowo - siarczanowo – wapniowo)			
	Piętro Jurajskiej	Stratygrafia	Litologia	Charakterystyka wodonośca
jura		margle, wapienie, wapienie margliste,	Szczelinowo-krasowy	
Charakter zwierciadła wody		Głębokość występowania warstw wodonośnych poziomu od – do [m]		
napięcie		248-391		
Parametry hydrogeologiczne warstwy wodonośnej				
miąższość od – do [m]		Współczynnik filtracji od – do [m/h]	Przewodność [m <sup>2</sup> /h]	Odsączalność/zasobność sprężysta średnia
<80		0,03 – 0,21	5,42-17,62	-
Typy chemiczne wód podziemnych (naturalne/ odbiegające od typów naturalnych)				
Typy naturalne: HCO <sub>3</sub> - Ca (wody wodorowęglanowo – wapniowe)				

Poziom przypowierzchniowy Q1 jest praktycznie nie izolowany od powierzchni terenu, co umożliwia jego infiltracyjne zasilanie. Strefy zasilania są związane z lokalnymi działami wód powierzchniowych. Natomiast wody podziemne są drenowane przez rzeki. System krążenia wód podziemnych poziomu przypowierzchniowego ma charakter wybitnie lokalny.

Poziom Q2 jest zasilany przez przesączanie wód z powierzchni terenu lub z poziomów Q1, Pg-Ng, K przez utwory trudnoprzepuszczalne oraz przez okna hydrogeologiczne z sąsiednich warstw wodonośnych. Poziom Q2 drenują główne ciekły powierzchniowe, o głęboko wciętych dolinach: Bug, Krzna, Hanna, Włodawka.

Poziomy Pg-Ng i K są zasilane na zasadzie przesączania z nadległych warstw wodonośnych. Drenowane natomiast przez główne ciekły występujące na terenie JCWPd 67. Warto podkreślić, iż lokalne piaski kenozoiczne są w bezpośrednim kontakcie z górnokredowymi utworami szczelinowymi, tworząc wspólny poziom wodonośny.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

Poziom jurajski (J) wchodzi w skład głębokiego systemu krążenia, całkowicie izolowanego na terenie jednostki od pięter kenozoicznych oraz piętra kredowego. Słabo rozpoznane są obszary alimentacji i drenażu wód tego systemu. Przymuszczenie zasilanie następuje po stronie białoruskiej poprzez wyżej zalegające warstwy wodonośne. Natomiast wody prawdopodobnie odpływają zgodnie z kierunkiem zapadania warstw do centrum bruzdy środkowopolskiej.

### 1.7.12. Zagrożenie powodziowe

Obszar realizacji zadania znajduje się poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

### 1.7.13. Warunki glebowe

Warunki glebowe w rejonie Inwestycji kształtują się następująco:

- wysoczyzna budowana przez gleby bielicowe i pseudobielicowe (kompleksy 2, 4, 5, 6), gleby brunatne wyługowane i brunatne kwaśne (kompleks 6, 7)
- w obniżeniu związanym z ciekami Dopyw spod Przegalin Dużych: czarne ziemie właściwe (kompleks 8),
- na użytkach zielonych w obniżeniach terenowych: czarne ziemie właściwe (kompleks 2z).

### 1.7.14. Warunki klimatyczne

Pod względem klimatycznym omawiany obszar należy do Regionu Mazowiecko-Podlaskiego (Woś, 1999). Zaznaczają się tu silniej wpływy klimatu kontynentalnego charakteryzującego się długimi i mroźnymi zimami. Wiosna i jesień są stosunkowo krótkie i cechują się dużymi amplitudami temperatur powietrza, z kolei lato jest ciepłe i długie. Średnia roczna temperatura wynosi  $+7,2^{\circ}\text{C}$ . Miesiącem najzimniejszym jest styczeń ( $-4,1^{\circ}\text{C}$ ), a najcieplejszym lipiec ( $+18,2^{\circ}\text{C}$ ). Średnia roczna wielkość opadów atmosferycznych kształtuje się na poziomie 530–545 mm. Najmniej opadów przypada na styczeń, najwięcej na lipiec i sierpień. Okres bezprzymrozkowy trwa 165 dni, a średnia liczba dni z pokrywą śnieżną wynosi 82. Okres wegetacji roślin jest wyraźnie skrócony w stosunku do terenów centralnej Polski i trwa 200-210 dni.

### 1.7.15. Stan powietrza atmosferycznego

Zgodnie roczną oceną jakości powietrza oraz klasyfikacji stref za 2019 r. w strefie lubelskiej wystąpiły następujące przekroczenia:

- według kryterium ochrony zdrowia:
  - poziom docelowy benzo(a)pirenu (rok),
  - poziom długoterminowy ozonu  $\text{O}_3$  (max 8-h).
- według kryterium ochrony roślin:
  - poziom długoterminowy ozonu  $\text{O}_3$  (AOT40).

W przypadku pozostałych badanych substancji nie zanotowano przekroczeń wartości dopuszczalnych.

Na badanym obszarze obiektami wpływającymi na zanieczyszczenie powietrza jest przedmiotowa droga oraz jednostki osadnicze (głównie niska emisja w sezonie grzewczym).

W rejonie Inwestycji nie występują duże zakłady przemysłowe mogące pogarszać znacząco jakość powietrza atmosferycznego.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

Tabela 4. Stan jakościowy powietrza atmosferycznego na terenie gminy Komarówka Podlaska (wg danych z GIOŚ).

Nazwa substancji	Wartość stężenia średniorocznego [R]	Stężenie dopuszczalne [Da]	Procentowa wartość stężenia tła do stężenia dopuszczalnego [R/Da]	Wartość dyspozycyjna [Da-R]
NO <sub>2</sub> (nr CAS 10102-44-0)	8 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	20%	32 µg/m <sup>3</sup>
SO <sub>2</sub> (nr CAS 7446-09-5)*	2 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	10%	18 µg/m <sup>3</sup>
Pył zawieszony PM <sub>10</sub>	20 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	50%	20 µg/m <sup>3</sup>
Pył zawieszony PM <sub>2,5</sub>	11 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	55%	9 µg/m <sup>3</sup>
Benzen (nr CAS 71-43-2)	0,6 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>	12%	4,4 µg/m <sup>3</sup>
Ołów (nr CAS 7439-92-1)	0,002 µg/m <sup>3</sup>	0,5 µg/m <sup>3</sup>	0,4%	0,498 µg/m <sup>3</sup>

### 1.7.16. Klimat akustyczny

Klimat akustyczny w rejonie przedsięwzięcia kształtowany jest głównie przez przedmiotową drogę powiatową. Na skrzyżowaniach z innymi drogami gminnymi nie będzie dochodziło do istotnych kumulacji z uwagi na niski stopień obciążenia ruchem tych dróg. Jedynymi istotnymi emitarami liniowymi w obszarze analizy jest droga krajowa nr 63. Nie występują tutaj duże zakłady przemysłowe lub inne emitery punktowe, które mogłyby przyczynić się do emisji skumulowanej.

### 1.8. Stan istniejący

Przedmiotowa droga przebiega głównie w otoczeniu małej wsi (głównie w układzie wsi ulicówek) o zabudowie zagrodowej.

Zadanie rozpoczyna się w km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 63. Koniec zadania znajduje się w miejscowości Derewiczna, w km około 1+234 przedmiotowej drogi powiatowej.

Droga powiatowa nr 1240L posiada jezdnię asfaltową o szerokości 5,5m. Nawierzchnia na zdecydowanej większości przebudowywanego odcinka jest w złym stanie technicznym. Widoczne są liczne spękania poprzeczne i podłużne, koleiny oraz zniszczenie krawędzi jezdni.

Ruch pieszych na całym odcinku drogi odbywa się na zasadach ogólnych.

W pasie drogowym DP1240L zlokalizowane są sieci: teletechniczna oraz elektroenergetyczna. W ramach inwestycji planuje się zabezpieczenie istniejącej infrastruktury w niezbędnym zakresie, zgodnie z warunkami technicznymi gestorów sieci.

Istniejące odwodnienie realizowane jest powierzchniowo z nawierzchni jezdni drogi poprzez istniejące spadki podłużne i poprzeczne do rowów drogowych lub teren przyległy.

Przedmiotowa droga z uwagi na ruch pojazdów jaki prowadzi jest drogą o charakterze lokalnym – łączy miejscowość Derewiczna i Komarówka Podlaska, zapewnia szybki przejazd pomiędzy sąsiednimi miejscowościami. Komunikacja zbiorowa obsługiwana jest częściowo przez wydzielone zatoki autobusowe, a częściowo przystanki autobusowe oznaczone są znakiem pionowym D-15. Na przedmiotowym odcinku drogi występują liczne zjazdy indywidualne i kilka zjazdów publicznych.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 1.9. Opis planowanego przedsięwzięcia

#### 1.9.1. Zakres prac

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się:

- przebudowę drogi powiatowej nr 1240L od km 0+000 do km 1+234 poprzez:
  - przebudowę jezdni do szerokości 5,50m,
  - wykonanie nowej konstrukcji i wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni (podniesienie nośności nawierzchni do 115kN/oś),
  - wzmocnienie poboczy kruszywem,
- zabezpieczenie lub przebudowę kolidujących z inwestycją sieci niezwiązanych z drogą,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zniesienie barier architektonicznych w obrębie przebudowywanego odcinka drogi, dla zapewnienia dostępności dla wszystkich użytkowników, w szczególności dla osób niepełnosprawnych,

#### 1.9.2. Parametry przedsięwzięcia

W poniższej tabeli przedstawiono założenia projektowe dla przedmiotowego przedsięwzięcia – parametry charakterystyczne projektowanej drogi.

Tabela 5. Parametry techniczne projektowanej drogi powiatowej (DP1240L).

L.p.	Parametr	Wartość parametru
1.	Klasa drogi	„L”
2.	Obciążenie (nośność nawierzchni)	115 kN/oś
3.	Prędkość projektowa ( $V_p$ )	40km/h
4.	Kategoria ruchu	KR 2
5.	Szerokość jezdni	5,50 m (2 x 2,50 m)
6.	Przekrój drogi	- jednojezdniowy dwupasowy dwukierunkowy, - szlakowy, - spadek daszkowy na prostych i łukach, - spadek jednostronny na łukach,
7.	Pobocza	- ulepszone kruszywem łamanym,
8.	Odwodnienie	- powierzchniowe

#### 1.9.3. Rozwiązania sytuacyjne

Przebudowa drogi powiatowej przebiega w całości po obecnym jej śladzie. Zaplanowano wykonanie przebudowę jezdni do szerokości 5,50m (pas ruchu 2,75 m), co odpowiada parametrom drogi klasy L. Zaplanowano wykonanie przekroju szlakowego na zasadniczej części przebudowywanego odcinka drogi.

Wykonane zostaną pobocza z kruszywa o szerokości 1,25 m o pochyleniu poprzecznym 6%.

Ruch pieszy odbywać się będzie na zasadach ogólnych, po projektowanym poboczu drogi powiatowej. Komunikacja zbiorowa obsługiwana będzie poprzez przez wyznaczone miejsca do zatrzymywania się autobusów (znakami P-17 i D-15).

Inwestycja w wariantcie preferowanym nie będzie kolidować z budynkami (nie zaistnieje konieczność wykonania ich rozbiórek).

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 1.9.4. Rozwiązania wysokościowe

Niveleta planowanego odcinka drogi zostanie dowiązana do istniejących rzędnych wysokościowych jezdni (z korektami łuków pionowych), rzędnych obiektów inżynierskich oraz rzędnych zjazdów wraz z uwzględnieniem wymaganych spadków gwarantujących prawidłowe odwodnienie drogi. Powiązanie z innymi drogami publicznymi nie ulegnie zmianie.

### 1.9.5. Obiekty inżynierskie

Przebudowie / remoncie nie będą poddane przepusty pod koroną drogi powiatowej.

### 1.9.6. System odwodnienia drogi

Odwodnienie drogi realizowane będzie za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych jezdni, skąd wody opadowe i roztopowe trafiać będą do rowów drogowych.

### 1.9.7. Roboty na sieciach uzbrojenia terenu

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się wykonanie zabezpieczenia istniejącej sieci infrastruktury uzbrojenia, która wystąpi w kolizji z przebudową drogi.

Planuje się wykonanie zabezpieczeń następujących sieci:

- teletechnicznej,
- elektroenergetycznej.

W ramach przedmiotowej inwestycji nie planuje się przebudowy sieci uzbrojenia terenu o charakterze magistralnym bądź innych o dużej przepustowości, które mogłyby wynikać z kolizji z planowaną infrastrukturą. W przypadku przebudowy sieci uzbrojenia terenu nie zostaną osiągnięte progi wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).

### 1.9.8. Natężenie ruchu pojazdów

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy przebudowy drogi powiatowej – nie przewiduje się tutaj natężenia ruchu pojazdów samochodowych, które mogłyby generować ponadnormatywne poziomy hałasu lub zanieczyszczeń powietrza.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wprowadza nowych elementów sieci drogowej, nie wpłynie ono także na zmianę relacji lub rozkład ruchu w lokalnej sieci drogowej.

### 1.9.9. Planowane urządzenia ochrony środowiska

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nie planuje się urządzeń ochrony środowiska (przejść ekologicznych, wygrodzeń ochronno-naprowadzających, ekranów akustycznych, itp.).

### 1.9.10. Wycinka drzew i krzewów oraz nasadzenia kompensacyjne

W zakresie planowanej inwestycji nie planuje się wycinki drzew i krzewów. Nie planuje się również wykonania nasadzeń kompensacyjnych.

## 1.10. Finansowanie przedsięwzięcia

Inwestor będzie się starał o pozyskanie środków zewnętrznych na współfinansowanie przedmiotowego przedsięwzięcia.



## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

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

### 2.1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości

Przedmiotowa inwestycja dotyczy przebudowy drogi całkowicie po istniejącym śladzie, tym samym istniejące zagospodarowanie obszaru przedsięwzięcia nie ulegnie znaczącym zmianom. Przewiduje się poszerzenia i nieznaczne korekty łuków poziomych i pionowych. Funkcja użytkowa terenu przedsięwzięcia nie ulegnie istotnemu przekształceniu.

Łączna powierzchnia terenu przewidzianego do zajęcia pod Inwestycję (w liniach rozgraniczających) wyniesie ok. 1,35ha z uwzględnieniem powierzchni biologicznie czynnych.

### 2.2. Powierzchnia obiektu budowlanego

Orientacyjne powierzchnie projektowanych elementów infrastruktury drogowej:

- jezdni: 0,68ha

Sumaryczna projektowana powierzchnia nawierzchni szczelnych wyniesie ok. 0,68ha co stanowić będzie ok. 50% powierzchni inwestycji. Pozostałe ok. 0,67ha 50% powierzchni inwestycji stanowić będą powierzchnie biologicznie czynne takie jak zieleńce, rowy trawiaste oraz skrajne, niezagospodarowane części pasa drogowego pokryte darnią.

### 2.3. Dotychczasowy sposób wykorzystywania nieruchomości i obiektu budowlanego

Przedmiotowa inwestycja dotyczy przebudowy drogi, tym samym cały teren nieruchomości utrzyma swoją obecną funkcję jaką jest droga publiczna. Obecnie funkcjonująca DP1240L, która przewidziana jest do przebudowy wykorzystywana jest zgodnie z przeznaczeniem – pełni funkcję ciągu komunikacyjnego.

### 2.4. Szata roślinna zajmowanej nieruchomości

W pasie drogowym przedmiotowego odcinka drogi zlokalizowane są pojedyncze drzewa oraz grupy krzewów.

### 2.5. Stanowiska archeologiczne i obiekty zabytkowe

Po przeanalizowaniu danych Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Białej Podlaskiej, stwierdza się, że na terenie objętym inwestycją nie występują obiekty wpisane do Rejestru Zabytków.

3. Rodzaj technologii wykorzystywanej na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji inwestycji

### 3.1. Faza realizacji

Wszelkie prace związane z realizacją przedmiotowej inwestycji zostaną wykonane z zastosowaniem standardów techniki budowlanej, która będzie możliwie jak najmniej uciążliwa dla otaczającego środowiska.

#### **Planowane roboty przygotowawcze to:**

- inwentaryzacja geodezyjna,
- zabezpieczenie drzew nie przeznaczonych do wycinki, a znajdujących się blisko terenu prac,
- przygotowanie placu budowy, ogrodzenie terenu budowy i wprowadzenie czasowego oznakowania,

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

Sprzęt: ręcznie, piły spalinowe, zwyżki, koparko-ładowarki, spychy, pojazdy ciężarowe do wywozu materiału odpadowego.

### Planowane roboty rozbiórkowe to:

- frezowanie górnych warstw nawierzchni,

### Planowana inwestycja obejmie roboty ziemne związane z:

- odhumusowaniem terenu w obrębie prowadzonych prac ziemnych,
- korytowaniem pod nowe warstwy konstrukcji i nawierzchni,
- dowiązaniem wysokościowym zjazdów,
- wykopami niezbędnymi do realizacji i przebudowy sieci,
- kształtowaniem korpusu drogowego.

### Zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu będzie polegać na:

- wykonaniu osłon sieci uzbrojenia terenu w miejscach przecięcia się z istniejącym układem drogowym.

Sprzęt: koparki wąskołyżkowe oraz urządzenia do przewiertów sterowanych.

### Realizacja nawierzchni:

- wykonanie podbudowy pod nawierzchnie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- wykonanie jezdni w technologii bitumicznej,

Sprzęt: koparko-ładowarki, rozścielacz, walec, zagęszczarki, pojazdy ciężarowe.

### Roboty wykończeniowe:

- wykonanie i montaż oznakowania poziomego i pionowego,
- układanie warstwy ziemi urodzajnej wraz z obsianiem trawą,
- rozebranie zaplecza budowy,
- rekultywacja terenu zajętego przez zaplecza budowy.

Sprzęt: roboty te będą odbywać się częściowo ręcznie, a częściowo mechanicznie przy użyciu specjalistycznych narzędzi.

### Transport

Wszelkie materiały potrzebne do realizacji inwestycji tj.: materiały do budowy warstw konstrukcyjnych, a także wszystkie elementy i urządzenia bezpieczeństwa ruchu będą pozyskiwane przez Wykonawcę robót i transportowane transportem kołowym na miejsce wbudowania. Odpady również będą wywożone przez transport kołowy.

### Zaplecze budowy

Obostrzenia związane z realizacją i utrzymaniem zapleczy budowy zostały określone w Rozdz. 6.1.4., 6.1.5., 6.1.6. i 6.1.7.

### Użyte materiały

Poszczególne elementy zagospodarowania drogi wykonywane będą w następujących technologiach:

- nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego,

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

- podbudowa pod nawierzchnię z gruntu stabilizowanego cementem oraz kruszywa naturalnego na poszerzeniach,
- wzmocnienie podłoża pod warstwy podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem oraz kruszywa naturalnego.

### 3.2. Faza eksploatacji

Przedmiotowa Inwestycja dotyczy przebudowy istniejącego odcinka drogi powiatowej. W jej efekcie powstanie zmodernizowany fragment sieci drogowej dostosowany do warunków technicznych oraz zoptymalizowany pod kątem bezpieczeństwa ruchu i ochrony środowiska. Eksploatacja drogi polegać będzie przede wszystkim na prowadzeniu ruchu pojazdów samochodowych. Sposób użytkowania drogi i technologie pojazdów wykorzystujących drogę są aspektami, na które Inwestor nie ma większego wpływu. Eksploatacja drogi przez Inwestora polegać będzie głównie na bieżącym zimowym jej utrzymaniu. W ramach bieżącego utrzymania wykonywane będą doraźne naprawy nawierzchni, oznakowania, barier lub innych powierzchniowych elementów infrastruktury, koszenie i sprzątanie zieleńców i drogowych rowów trawiastych, czyszczenie studni i osadników. Zimowe utrzymanie polegać będzie na usuwaniu śniegu i błota pośniegowego z jezdni oraz na redukowaniu śliskości nawierzchni jezdni za pomocą piasku lub soli. Wykorzystywane przy tym technologie są powszechnie stosowane, nie odbiegają od ogólnie przyjętych standardów.

### 4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

#### 4.1. Informacje wstępne

W ramach niniejszego opracowania przeanalizowano szczegółowo wariant 0 (bezinwestycyjny) oraz wariant inwestycyjny.

Z uwagi na:

- charakter inwestycji (przebudowa drogi po istniejącym śladzie),
- ograniczone środki finansowania inwestycji,
- wypracowanie rozwiązań optymalnych pod kątem ekonomicznym, funkcjonalnym i wpływu na środowisko,

nie przedstawia się rozwiązań alternatywnych.

#### 4.2. Wariant 0

Wariant nieinwestycyjny wiąże się z niepodejmowaniem realizacji przedsięwzięcia i utrzymaniem obecnego stanu technicznego drogi, zaniechanie inwestycji uniemożliwiłoby jego poprawę. W przypadku zaniechania realizacji niniejszej inwestycji w perspektywie najbliższych lat niektóre elementy środowiska mogą ulec w różnym stopniu pogorszeniu w stosunku do stanu istniejącego z uwagi na postępującą degradację jezdni oraz pogarszające się parametry przy wzroście ruchu zwłaszcza pojazdów silnikowych. Zmiany, jakie mogą zajść to w szczególności:

- hałas drogowy – ze względu na zwiększenie natężenia ruchu oraz pogarszający się stan nawierzchni, nastąpi wzrost natężenia hałasu, drgań i wibracji,
- aspekty bezpieczeństwa ruchu drogowego – pozostawienie inwestycji w takim stanie będzie miało niewątpliwie wpływ na ludzi nie tylko poprzez wzrost oddziaływania zanieczyszczeń oraz hałasu, ale także poprzez pogorszenie bezpieczeństwa – degradacja istniejącego układu drogowego, w którym pojawi się większa ilość ubytków wpływających w znaczny sposób na prawdopodobieństwo powstania awarii, wypadków czy też kolizji.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

- gospodarka odpadami – większa ilość ubytków wpływających w znaczny sposób na prawdopodobieństwo powstania awarii, wypadków czy też kolizji wpłynie na wzrost ilości odpadów powstałych w ich wyniku.

Jedynymi podejmowanymi działaniami w razie braku realizacji inwestycji byłoby bieżące utrzymanie istniejącej drogi, bez podnoszenia i poprawy jej parametrów technicznych. Pozostawienie drogi w obecnym stanie w przyszłości spotęguje także nakład środków finansowych na jej utrzymanie i ewentualne remonty.

Wariant zerowy jest z punktu widzenia ochrony środowiska i zdrowia człowieka rozwiązaniem zdecydowanie niekorzystnym.

### 4.3. Wariant 1 - preferowany

Opis techniczny wariantu preferowanego przedstawiono w rozdziale 1.9.

Lokalizację wariantu preferowanego przedstawiono w rozdziale 1.7.

Za wyborem wariantu inwestycyjnego przemawiają następujące korzyści:

- poprawa komfortu mieszkańców jednostek osadniczych, przez które przebiega droga wraz z poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- wywieranie pozytywnego wpływu na zagospodarowanie terenu, przez tworzenie sieci połączeń sprzyjających rozwojowi i przestrzennemu rozmieszczeniu różnych funkcji w lokalnym obszarze (handel i inne usługi),
- zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków i zdarzeń w eksploatacji drogi, awarii pojazdów, itp.,
- realizacja inwestycji wpłynie na poprawę płynności ruchu oraz stanu nawierzchni jezdni,
- uporządkowana zostanie gospodarka wodami opadowo-roztopowymi w pasie drogowym.

Obecnie inwestycje drogowe są realizowane z uwzględnieniem wielu aspektów ochrony środowiska. Przedmiotowy odcinek drogi wykonany zgodnie z zakładaną dokumentacją projektową, której elementy wykazano w niniejszym dokumencie oraz właściwa eksploatacja może również wywierać pozytywny wpływ na środowisko poprzez poprawę jakości elementów środowiska w otoczenia drogi (zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu).

### 4.4. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant inwestycyjny. Niepodejmowanie planowanego przedsięwzięcia spowoduje narażenie nawierzchni drogi na szybką degradację – pojawiać się będzie coraz więcej ubytków, które będą się pogłębiać. Konsekwencją tego będzie powstawanie zastoisk wody oraz pogarszanie się warunków akustycznych otoczenia drogi. Z kolei brak przebudowy z wykorzystaniem nowszych technologii i środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, powodować będzie zwiększone ryzyko wypadków i awarii na drodze, w tym z udziałem zarówno pieszych, jak i rowerzystów. Ogólnie wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia jest bardzo niekorzystny zarówno dla użytkowników drogi, jak i mieszkańców terenów przyległych.

Planowana inwestycja nie będzie naruszała w znaczącym stopniu istniejących zasobów naturalnych. Przy realizacji przedsięwzięcia przestrzegane będą zasady prowadzenia właściwej gospodarki odpadowej oraz wodno-ściekowej. Planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i technologiczne dają gwarancję prawidłowego funkcjonowania obiektu drogowego i w znacznym stopniu ograniczają negatywny wpływ inwestycji na środowisko.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

Rozwiązania technologiczne proponowane przez Inwestora nie odbiegają od tych stosowanych przy innych obiektach tego typu i spełniają wymagania obowiązujących przepisów. Zaproponowany wariant zapewnia minimalny niekorzystny wpływ inwestycji na środowisko, zarówno na etapie przygotowania przedsięwzięcia jak i jego eksploatacji.

### 4.5. Wariant likwidacji obiektu

Inwestor nie przewiduje likwidacji planowanego do modernizacji odcinka drogi, ponieważ bez niego utracona zostanie dostępność komunikacyjna do licznych posesji. Natomiast w przypadku podjęcia decyzji o zlikwidowaniu przedsięwzięcia powstające uciążliwości związane z rozbiórkami będą zbliżone do tych, które wystąpią w fazie budowy. Jedynym elementem różniącym się jest duża większa ilość odpadów w fazie likwidacji. Rozbiórka obejmowałaby całą infrastrukturę techniczną w pasie drogowym. W zakres robót rozbiórkowych wchodziłoby:

- rozebranie wszystkich warstw jezdni,
- rozebranie infrastruktury drogowej,
- rozebranie sieci obsługujących drogę,
- zdemontowanie barier, poręczy,
- zdemontowanie znaków drogowych,

Sprzęt użyty do rozbiórek: koparko-ładowarki, samochody ciężarowe, młoty wibracyjne.

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

#### 5.1 Faza realizacji

Do realizacji inwestycji zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu:

- koparki i koparko-ładowarki do realizacji robót ziemnych;
- samochody ciężarowe samowyładowcze do transportu materiałów z rozbiórek, do transportu mas bitumicznych oraz transportu mas ziemnych;
- rozściełacze mas bitumicznych, do wykonywania bitumicznych warstw konstrukcji;
- walce drogowe i zagęszczarki do zagęszczania gruntów, warstw podbudów oraz warstw bitumicznych konstrukcji jezdni.

Wyżej wymieniony sprzęt napędzany jest olejem napędowym, który zużywany będzie w ilościach charakterystycznych dla tego rodzaju maszyn. Maszyny te powodować mogą negatywne oddziaływanie na środowisko w postaci emisji hałasu i spalin. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i występować będzie tylko w czasie trwania budowy.

Do budowy oraz w trakcie eksploatacji wykorzystane zostaną następujące materiały i surowce:

- woda,
- energia elektryczna (na potrzeby robót budowlanych oraz oświetlenia dróg),
- paliwa do pojazdów i urządzeń mechanicznych wykonujących prace przy budowie,
- beton asfaltowy,
- cement, piasek,
- tłuczeń kamienny,
- humus,
- żelazo i stal.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

Przewidywane ilości w/w materiałów, substancji i energii są w niektórych przypadkach trudne do oszacowania. Ilości te nie będą jednak odbiegały od typowych, związanych z budową tego typu inwestycji.

### **Woda**

Woda używana będzie w czasie budowy inwestycji na cele technologiczne, m.in. na pielęgnację betonu, czyszczenie sprzętu budowlanego oraz na cele socjalne pracowników budowy.

### **Energia elektryczna**

Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w czasie budowy, głównie do oświetlenia i spawarek elektrycznych. Przewidywane szacunkowe średnie zużycie energii elektrycznej to 10kWh/dzień.

### **Gaz**

Zapotrzebowanie na gaz przewiduje się w czasie cięcia elementów stalowych przy wykorzystaniu palników gazowych i ogrzewania barakowozów. Przewidywane szacunkowe średnie zużycie gazu to 90 m<sup>3</sup>/miesiąc.

### **Surowce i materiały**

Etap realizacji inwestycji będzie wymagał wykorzystania surowców mineralnych w ilościach podanych w poniższej tabeli (około):

Tabela 6. Zapotrzebowanie na surowce i materiały w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

Surowiec / materiał	Ilość	Jednostka obmiaru
Beton asfaltowy	3400	t

### **Paliwa**

Przewidywana przybliżona ilość zużytego podczas realizacji budowy paliwa przez poszczególne grupy maszyn (nie dodawano maszyn, które będą pracowały krótkookresowo):

- koparko-ładowarka – 9l/roboczegodzinę x 8h/dzień,
- pojazdy ciężarowe – 30l/dzień,
- urządzenia i maszyny (piła, agregaty) – 2l/dzień,
- pojazdy transportujące pracowników – 10l/dzień,
- walec – 12l/roboczegodzinę x 8h/dzień,

## 5.2. Faza eksploatacji

### **Woda**

Inwestycja zasadniczo nie będzie wymagała zapotrzebowania w wodę w trakcie eksploatacji.

### **Surowce i materiały**

Droga wymaga wykorzystania piasku oraz soli w trakcie utrzymania zimowego drogi. W czasie utrzymania zimowego substancje chemiczne tj. chlorki, będą wykorzystywane zgodnie z rozporządzeniem z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz.U. 2005 nr 230 poz. 1960). Jednorazowo na jezdnię w celu zwalczania śliskości drogowej można użyć maksymalnie 30g NaCl na każdy m<sup>2</sup> drogi.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### **Paliwa**

Inwestycja nie będzie wymagała zapotrzebowania w paliwa w trakcie eksploatacji. Marginalna ilość paliw będzie jedynie potrzebna w celu okresowych prac konserwacyjnych i utrzymaniowych.

### **Energia elektryczna**

Droga wymaga zapotrzebowania w energię elektryczną w trakcie eksploatacji, ponieważ wymagane jest zasilanie kilku istniejących latarni ulicznych.

### **Gaz**

Inwestycja nie będzie wymagała zapotrzebowania w gaz w trakcie eksploatacji.

## 6. Rozwiązania chroniące środowisko

### 6.1. Faza realizacji

#### 6.1.1. Ochrona powietrza atmosferycznego

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nastąpi okresowe zwiększenie emisji spalin, z silników pojazdów i maszyn roboczych oraz pylenie z terenów objętych pracami demontażowymi i budowlanymi. Oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie powodowało długotrwałych uciążliwości. W celu ograniczenia emisji niezorganizowanej będą stosowane poniższe wymogi:

- transport materiałów sypkich będzie odbywał się w opakowaniach lub pojazdami do tego przystosowanymi, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym (np. wyposażonymi w opony),
- ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy do 20 km/h,
- utrzymanie dróg po których będzie poruszał się sprzęt używany przy robotach ziemnych w stanie ograniczającym pylenie poprzez zraszanie ich beczkownikami w dni suche oraz czyszczenie z błota i ziemi,
- stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje przygotowania materiału na terenie budowy np. betonu asfaltowego.

Zakłada się, że wykorzystywane pojazdy będą dopuszczone do ruchu, a zatem będą spełniać wymagania w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w emitowanych spalinach. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania sprzętu i środków transportu na środowisko przestrzegana będzie ich prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja. Stosowany sprzęt oparty będzie o możliwe najlepsze technologie, będzie ponadto sprawny technicznie i regularnie serwisowany. Maszyny i pojazdy nie mogą być przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach.

#### 6.1.2. Ochrona przed hałasem

Biorąc pod uwagę konieczność przeprowadzenia robót oraz użycia do tego celu niezbędnego sprzętu należy stwierdzić, że nie ma możliwości ograniczenia emisji hałasu na tym etapie. Emisje hałasu w fazie budowy będą miały charakter punktowy (pojedyncze maszyny) i okresowy. Obliczenie jego zasięgu jest niemożliwe, ponieważ jest to zależne od dokładnej ilości maszyn, czasu ich pracy, frontu robót, a także częstotliwości ich przemieszczania się. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji zabudowa

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

mieszkańcowa i zagrodowa, która będzie narażona na oddziaływanie hałasu fazy realizacji jest przeważnie rozproszona i nieliczna.

Na etapie realizacji planuje się następujące działania ograniczające oddziaływanie hałasu od robót budowlanych:

- jakiegokolwiek prace oraz dowóz materiałów budowlanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej będą prowadzone w cyklu dziennym od 6.00 – 22.00 za wyjątkiem prac wymagających technologicznej ciągłości,
- wykonawca powinien stosować nowoczesne maszyny o niskiej emisji hałasu do środowiska i w dobrym stanie technicznym (regularnie serwisowane z ważnym przeglądem technicznym),
- wykonawca nie będzie dopuszczał do przeciążania sprzętu oraz do przeładowywania pojazdów, które w takim stanie emitują większe poziomy hałasu, aniżeli w czasie wykonywania standardowych funkcji;
- wykonawca będzie minimalizował ilość przejazdów pojazdów ciężkich i maszyn,
- zaplecze budowy będzie maksymalnie oddalone od terenów zabudowy mieszkaniowej (co najmniej 50m).

Oddziaływanie hałasu będzie mieć charakter okresowy i krótkotrwały, ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.

### 6.1.3. Ochrona przed drganiami i wibracją

Oddziaływanie na działki sąsiednie w zakresie drgań i wibracji będzie występować w trakcie zagęszczania poszczególnych warstw podbudowy walcem i prac budowlanych na całej długości.

Zminimalizowanie oddziaływania w tym zakresie zostanie spełnione poprzez ograniczenie przejazdów pojazdów ciężkich do niezbędnego minimum oraz wykonanie prac w możliwie najkrótszym czasie.

W celu ograniczenia oddziaływania wibroakustycznego zaleca się w miarę możliwości unikać technologii (np. zagęszczania gruntu) wykorzystujących jednorazowo duże ilości energii przekazywanej do gruntu (metody udarowe) na rzecz metod niskoenergetycznych (walcowanie, walcowanie wibracyjne) w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.

### 6.1.4. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji inwestycji będzie osiągnięte poprzez poniżej wymienione działania:

- odpowiednią lokalizację i organizację zaplecza budowy przez Wykonawcę – nie będą one m.in. zlokalizowane w sąsiedztwie cieków wodnych (w strefie spływów powierzchniowych do cieków),
- obszar wydzielony pod place postojowe dla maszyn, środki transportu, parkingi dla pracowników będzie ograniczany do minimum,
- zorganizować zaplecze budowy w sposób zabezpieczający podłoże przed zanieczyszczeniem, m.in.:
  - teren, na którym będzie zlokalizowane zaplecze (w tym składy materiałów i bazy transportowe), strefy w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów będzie uszczelniony,



## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

- miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby), miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych będą uszczelnione (wyłożone materiałami izolacyjnymi) przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego,
- składowane substancje reaktywne i mogące zagrażać środowisku wodno-gruntowemu pod wpływem czynników atmosferycznych (opady, wysoka temperatura) będą dodatkowo przechowywane w pomieszczeniach roboczych lub pod zadaszeniami,
- teren powierzchni szczelnej będzie zabezpieczony przed spływami wód opadowych bezpośrednio do gruntu np. poprzez zastosowanie opasek; w razie możliwości przedostawania się substancji zagrażających środowisku wraz z wodami opadowymi z powierzchni szczelnych zaplecza do wód lub gruntu, na końcach opasek zastosowane będą osadniki,
- odpady będą segregowane i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty; odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych, będą segregowane w sposób izolowany (np. poprzez zastosowanie atestowanych pojemników) celem ich odbioru przez specjalistyczne firmy, zajmujące się ich unieszkodliwianiem,
- zaplecza, miejsca postoju maszyn, miejsca tankowania i bazy materiałowe będą wyposażone w apteczki ekologiczne z sorbentem, który zneutralizuje substancję rozlaną na grunt uniemożliwiając przedostanie się jej do wód powierzchniowych i podziemnych,
- sprzęt budowlany i transportowy używany w związku z budową drogi będzie w dobrym stanie technicznym (bez wycieków substancji eksploatacyjnych), który po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii doprowadzony będzie na miejsce postoju zapewniające ochronę powierzchni ziemi przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego,
- w przypadku niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych wykonawca powinien dysponować środkami do ich neutralizacji jak np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty,
- prowadzić wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych,
- ekipę budowlaną będzie poinstruowana o sposobach usuwania skażonej gleby i sposobach dalszego postępowania z nią,
- zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, w których ścieki socjalno-bytowe będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych, a następnie usuwane przez wyspecjalizowane i uprawnione podmioty,
- po zakończeniu prac budowlanych teren zapleczy budowy będzie uporządkowany i doprowadzony do stanu maksymalnie zbliżonego do stanu pierwotnego,
- masy ziemne, w jak największym stopniu zagospodarowywać na terenie inwestycji,
- w maksymalny sposób ograniczyć czas prowadzonych odwodnień i stosować metody ograniczające ilość odpompowywanej wody,
- zapewniona zostanie odpowiednia organizacja robót – po wykonaniu wykopów pod sieci niezwłocznie zostaną przeprowadzone prace montażowe, tak by jak najszybciej wykopy te były zasypane,

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

- ew. wody z wykopów będą odpompowywane na teren, do którego Inwestor posiada tytuł prawny,
- w razie konieczności odprowadzania wód z wykopów do cieków Wykonawca robót będzie zobowiązany do uzyskania stosownego pozwolenia wodnoprawnego,
- szerokość pasa objętego pracami budowlanymi będzie ograniczona do minimum,
- roboty i prace przy wykopach będą wykonywane w możliwie jak najkrótszym czasie.

Odwodnienie realizowane będzie poprzez spadki poprzeczne i podłużne poprzez spływ powierzchniowy do projektowanych rowów trapezowych i dalej do cieków, rowów i ziemi - takie rozwiązanie jest całkowicie bezpieczne dla środowiska i dopuszczalne przez Rozporządzenie 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 (Dz.U. 2019 poz. 1311).

### 6.1.5. Ochrona gleb

Przeciwdziałania zagrożeniom dla gleb jakie będą wdrożone na etapie realizacji inwestycji to m.in.:

- odpowiednia lokalizacja i organizacja zaplecza budowy przez Wykonawcę:
  - w pierwszej kolejności będą organizowane na terenach przekształconych antropogenicznie, a przede wszystkim utwardzonych,
  - jeżeli plac budowy będzie zostanie założony na nieutwardzonym miejscu będzie posiadać uszczelnione miejsca (np. z płyt betonowych) przeznaczone do tankowania maszyn i sprzętu,
- na zapleczu budowy będzie dostępna apteczka ekologiczna z sorbentem do neutralizacji niekontrolowanych wycieków substancji niebezpiecznych,
- ekipa budowlana będzie poinstruowana o możliwości usunięcia skażonej gleby i sposobach dalszego postępowania z nią,
- zastosowane będą przenośne kabiny ustępowe z zapewnieniem regularnego ich opróżniania,
- przy lokalizacji zaplecza budowy w pierwszej kolejności zostanie zdjęty humus i odłożony na przyrząd, a po zakończeniu prac budowlanych zostanie wykorzystany do rekultywacji terenów zaplecza budowy,
- gospodarowanie substancjami niebezpiecznymi będzie odbywać się ze szczególną ostrożnością tj. m.in. przetrzymywanie ich w zamkniętych pojemnikach i przeznaczonych do tego kontenerach,
- paliwa i substancje bitumiczne potrzebne w trakcie budowy przechowywać w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymagania przeciwpożarowe i ochrony środowiska,
- używany sprzęt musi być sprawny, wydajny, o szczelnym układzie napędowym i hydraulicznym, a dodatkowo konieczna jest właściwa jego eksploatacja i regularna konserwacja.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 6.1.6. Gospodarka odpadami

Zagospodarowanie odpadów powstających podczas budowy przedsięwzięcia będzie należało do obowiązków Wykonawcy robót, który będzie wytwórcą odpadów. Do obowiązków Wykonawcy będzie zatem:

- odpowiednie zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w czasie budowy,
  - gromadzenia w sposób selektywny powstających odpadów z zakazem mieszania odpadów niebezpiecznych z innymi niż niebezpieczne,
  - odpady niebezpieczne magazynowane będą w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych tj. będą znajdowały się w wydzielonym miejscu na placu budowy; miejsce to będzie posiadać szczelne podłoże (wylewka, lub gruba folia z zakrzywionymi bokami w formie wanny) zabezpieczające przed przeniknięciem tych substancji do środowiska gruntowo-wodnego, zadaszenie chroniące przed czynnikami atmosferycznymi (promieniowaniem słonecznym i deszczem); miejsce to będzie zamknięte przed dostępem osób nieuprawnionych,
  - przekazanie odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów,
  - Wykonawca może przekazywać osobom fizycznym odpady zestawione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz.U. 2016 poz. 93),
- przedstawienie informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska (właściwego Urzędu Marszałkowskiego).

Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania odpadów będzie prowadzony z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie towarów niebezpiecznych.

Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2021 poz. 779 z późn. zm.) w trakcie wykonywania wszelkich prac budowlanych stosowane będą takie surowce i materiały, aby w pierwszej kolejności zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczyć ilość odpadów i ich negatywne oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko. Odpady, których powstaniu nie udało się zapobiec, posiadacz odpadów w pierwszej kolejności jest obowiązany poddać odzyskowi. W przypadku gdy odzysk nie będzie możliwy odpady poddać unieszkodliwieniu i usuwaniu zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wykonywania robót budowlanych. Czasowe gromadzenie odpadów prowadzone będzie zgodnie z przepisami prawa, w miejscach do tego wyznaczonych i odpowiednio zorganizowanych, tak, aby minimalizować ich negatywny wpływ na środowisko. Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca winien uporządkować teren.

W przypadku odpadów niebezpiecznych takich jak: zużyte oleje, opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi, zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 6.1.7. Ochrona przyrody

Planowana droga przebiegać będzie po istniejącym śladzie. Jedyne zajętości terenów biologicznie czynnych związane będą z:

- korektami łuków,
- przebudową systemu odwodnienia.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze mając na uwadze powyższe nie będzie znaczące.

Zaplecza budowy, bazy materiałowe i bazy sprzętowe będą organizowane poza terenami zadrzewionymi. Pas terenu zajęty pod inwestycję powinien być dokładnie wyznaczony i oznakowany, aby nie dopuścić do nieumyślnego zniszczenia powierzchni biologicznie czynnych w stopniu większym niż zakładany.

Otwarte wykopy będą możliwie szybko zasypywane tak by nie dopuścić do uwięzienia w nich zwierząt. W razie pozostawienia wykopu na dłuższy czas wykonane będą pochylnie z desek, płyt lub ziemne umożliwiające wydostanie się zwierząt z wykopu.

Zalecenia do ochrony drzew na palcu budowy:

- przy skupisku drzew dojrzałych teren szeroko wygradzony poza zakres koron,
- przy drzewach pojedynczych wykonana zostanie osłona z desek wokół całego pnia,
  - osłona z desek na wys. nie mniej niż 1,5m,
  - dolna część desek powinna opierać się na podłożu,
  - oszalowanie należy opasać drutem bądź taśmą, co 40-60cm (min. 3 razy),
  - deski powinny ściśle przylegać do pnia,
  - zamiast desek dopuszcza się zastosowanie mat słomianych, juty.

W zasięgu koron nie może poruszać się wysoki sprzęt budowlany, a w razie bezwzględnej takiej potrzeby będą przeprowadzone racjonalne cięcia formujące. Nie jest dopuszczalne magazynowanie, ani składowanie materiałów budowlanych bezpośrednio przy drzewach.

Wykopy w obrębie korzeni prowadzone będą w jak najkrótszym okresie czasu. Przycięte korzenie będą osłonięte matami słomianymi przed ew. mrozem. W razie wykopów prowadzonych w sezonie wegetacyjnym, przycięte korzenie chronione będą przed przesychnianiem za pomocą założonego na ścianie wykopu ekranu korzeniowego i wypełnienie przestrzeni pomiędzy nim, a brzegiem wykopu specjalistyczną mieszanką ziemi ogrodniczej lub torfem. Wypełnienie pomiędzy ekranem, a bryłą korzeniową trzeba utrzymywać stale w stanie wilgotnym, aby nie dopuścić do przesuszenia bryły korzeniowej.

Place budowy oraz bazy materiałowe będą zlokalizowane na terenach już utwardzonych z wyłączeniem sąsiedztwa cieków, co mogłoby mieć pośredni wpływ na faunę i florę terenu. Zajętość placów technicznych będzie ograniczona do niezbędnego minimum. Zlokalizowane będą one w miejscach gdzie nie zajdzie konieczność prowadzenia dodatkowej wycinki drzew i krzewów. Jeżeli będzie istniała konieczność wykorzystania terenu nieutwardzonego, po wykonanych pracach zostanie on zrehabilitowany – przykryty warstwą humusu wcześniej ściągniętego oraz obsiany mieszanką traw. Czas pracy maszyn ciężkich ograniczany będzie poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.

Najważniejszym zabiegiem w zakresie kształtowania zieleni towarzyszącej przedmiotowym drogom jest:

- uwzględnienie aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- tworzenie zwartych zakrzewień i zadrzewień o zróżnicowanej powierzchni i składzie gatunkowym.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 6.2. Faza eksploatacji

#### 6.2.1. Ochrona powietrza atmosferycznego

Planowane przedsięwzięcie bezpośrednio nie będzie źródłem oddziaływań w zakresie emisji substancji do powietrza, natomiast będzie oddziaływać pośrednio z uwagi na poruszające się pojazdy po modernizowanej jezdni.

W fazie eksploatacji zanieczyszczeniami charakterystycznymi dla komunikacji samochodowej są tlenki azotu z dominacją dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>) oraz tlenki siarki z przewagą dwutlenku siarki (SO<sub>2</sub>).

Na etapie funkcjonowania drogi na wielkość emisji wpływ będą miały: natężenie ruchu, stan techniczny pojazdów oraz rodzaj spalanej paliwa. Celem przedmiotowej inwestycji jest poprawa stanu technicznego przebudowywanego odcinka drogi i poprawa płynności jazdy.

Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu na przedmiotowej drodze, nie przewiduje się przekroczeń wartości stężeń charakterystycznych zanieczyszczeń.

Zanieczyszczenia nie powinny także oddziaływać na roślinność w sąsiedztwie inwestycji, ponieważ najprawdopodobniej nie dojdzie do przekroczeń zanieczyszczeń dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>) - 30µg/m<sup>3</sup> oraz siarki (SO<sub>2</sub>) - 20µg/m<sup>3</sup>, które to są normowane dla ochrony roślin.

#### 6.2.2. Ochrona przed hałasem

Na etapie eksploatacji drogi hałas drogowy zależny będzie od natężenia ruchu i stanu technicznego pojazdów użytkujących drogę.

Wymiana zdegradowanej nawierzchni pozwoli na obniżenie poziomu hałasu i wibracji od ruchu drogowego. W celu maksymalnego ograniczenia drgań wywoływanych przez pojazdy poruszające się po drodze, jej nawierzchnia będzie utrzymywana w dobrym stanie przez cały czas eksploatacji.

Z uwagi na fakt, że przedmiotowa inwestycja przyczyni się do poprawy stanu technicznego drogi zakłada się, iż emisja hałasu będzie mniejsza niż jest w chwili obecnej.

#### 6.2.3. Ochrona przed drganiami i wibracją

Projektowana droga posiadać będzie w razie konieczności na niektórych odcinkach nową podbudowę z kruszywa o różnych frakcjach, która pochłaniać będzie większość drgań i wibracji oraz nową warstwę ścieralną pozbawioną ubytków i nierówności (mogących generować podwyższoną emisję drgań).

Podkreśla się, że inwestycja dotyczy przebudowy drogi, która przebiegać będzie po starym śladzie – droga ta nie będzie nowym źródłem drgań i wibracji.

#### 6.2.4. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Odwodnienie przebudowywanej DP1240L realizowane będzie głównie powierzchniowo do otwartych rowów drogowych oraz odcinkowo poprzez rowy kryte (np. pod zatokami autobusowymi).

W celu minimalizacji skutków oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne będą wdrożone następujące czynności zapobiegawcze i zaradcze:

- system odwodnienia drogi będzie utrzymywany w dobrym stanie technicznym;
- osadniki wpustów deszczowych będą regularnie oczyszczane z nagromadzonych osadów; czyszczenie układu kanalizacji deszczowej powinna wykonywać specjalistyczna firma mająca możliwość utylizacji odpadów niebezpiecznych,
- sposób postępowania z czyszczenia wpustów deszczowych, sprzątnięcia pasa drogowego musi być zgodny z ustawą o odpadach;

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

- ograniczenie do niezbędnego minimum stosowanych środków do eliminacji śliskości nawierzchni (gofoleddzi), zgodnie z obowiązującymi normami i zarządzeniami oraz stosowaniem środków o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska;
- sprawne usuwanie skutków poważnych awarii, zapobiegające m. in.: przedostaniu się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych.

Przebudowa elementów odwodnienia zapewni lepsze odprowadzenie wód opadowych z korony drogi oraz zapobiegnie przedostawaniu się ich na prywatne posesje i zapobiegnie spływom na przyległe do drogi obszary.

Obszar planowanej Inwestycji nie koliduje z terenami ochrony ujęć wód ani też obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych oraz podziemnych.

### 6.2.5. Ochrona gleb

Podczas utrzymania pasa drogowego przestrzegane będą zasady wykonywania zabiegów z użyciem chemicznych środków do zwalczania roślin środkami dopuszczonymi do obrotu oraz stosowania dla których Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi wydał stosowne zezwolenie na wprowadzanie do obrotu i stosowania zgodnie z zapisami ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (Dz.U. 2020 poz. 2097). Środki używane będą zgodnie z zaleceniami umieszczonymi w etykiecie danego środka.

Warstwa gleby na terenach, gdzie prowadzone będą roboty ziemne lub może dojść do jej trwałej degradacji będzie zdjęta i osobno składowana w sposób umożliwiający jej ponowne wykorzystanie, a zwłaszcza do odtworzenia warstwy urodzajnej podczas prac rekultywacyjnych i humusowania nowopowstałych obiektów.

### 6.2.6. Gospodarka odpadami

Odpady w fazie eksploatacji będą powstawać z zużytych źródeł oświetlenia, urządzeń odwodnienia drogi, zimowego utrzymania oraz od użytkowników drogi (odpady komunalne). Ich ilość zależy w głównej mierze od trwałości materiałów i od poziomu edukacji ekologicznej użytkowników, na którą Inwestor nie ma wpływu.

Na etapie eksploatacji wszelkie odpady będą usuwane na bieżąco przez uprawnione firmy zajmujące się utrzymaniem czystości na terenie pasa drogowego.

Odpady niebezpieczne oraz nie nadające się do odzysku będą przekazywane uprawnionym i wyspecjalizowanym podmiotom do unieszkodliwienia, składowania/magazynowania/utylicacji. Odpady, które mogą zostać powtórnie wykorzystane zostaną przekazane odpowiednim podmiotom do recyklingu /regeneracji.

### 6.2.7. Ochrona przyrody

Przewiduje się brak przekroczeń w zakresie zanieczyszczeń powietrza substancjami takimi jak dwutlenek azotu (dopuszczalny poziom – 30µg/m<sup>3</sup>) oraz dwutlenek siarki (dopuszczalny poziom – 20µg/m<sup>3</sup>), które oddziałują na rośliny. Powyższe wskazuje, że inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na roślinność tego terenu, dlatego też nie przewidziano środków ochronnych.

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarowymi formami ochrony przyrody oraz jest od nich oddalone na tyle by nie oddziaływać na przedmiot ich ochrony.

Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pojazdów (jest to droga powiatowa) nie przewiduje się tutaj znaczącego barierowego oddziaływania tej drogi. Migracja zwierzyny średniej i dużej będzie mogła

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

się realizować po powierzchni drogi – nie wprowadza się wysokich nasypów, ani długich odcinków barier energochłonnych.

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

### 7.1. Faza realizacji

#### 7.1.1. Emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne w fazie budowy będą:

- pył powstający przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne, wycinkę, prace rozbiórkowe i budowlane,
- wtórne pylenie, szczególnie w suche dni, wynikające z użycia materiałów budowlanych o tendencji do pylenia oraz z przemieszczaniem sprzętu,
- spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu,
- substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych.

Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą samochody dowożące pracowników, pojazdy dowożące materiał, pojazdy specjalistyczne (koparko-ładowarka, walec, rozściełacz), oraz sprzęt wykorzystywany na etapie realizacji (piła spalinowa, agregaty prądotwórcze, zagęszczarki). Emisja ta będzie miała charakter emisji niezorganizowanej typu niskiego. Emisja będzie najbardziej odczuwalna w najbliższej odległości od źródła, a jej wielkość maleć będzie wraz ze wzrostem odległości od niej. W wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów mechanicznych do środowiska dostają się zanieczyszczenia gazowe głównie: tlenki azotu (największy udział  $\text{NO}_2$ ), tlenki siarki (największy udział  $\text{SO}_2$ ), tlenek węgla (CO), benzen oraz zanieczyszczenia pyłowe pochodzące ze ścierania się układów hamulcowych oraz powierzchni, po której pojazdy się poruszają (największy udział  $\text{PM}_{10}$ ). Określenie wielkości stężeń zanieczyszczeń emitowanych przez w/w źródła jest trudne, ponieważ ma na nią wpływ: długość odcinka, po którym się poruszają pojazdy budowy, dokładna ilość pojazdów, stan nawierzchni, warunki meteorologiczne, jakość spalanej paliwa. Żadna z tych wielkości na chwilę obecną nie może być precyzyjnie określona. Decydować będą prace prowadzone przez Wykonawcę. Ze względu na zużycie przeważnie oleju napędowego największym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie pojazd techniczny koparko-ładowarka, która będzie miała największy udział w pracach ponieważ jest to urządzenie wielozadaniowe. Jak już wcześniej opisano emisja ta ma charakter niski, niezorganizowany, krótkotrwały i odwracalny. Z uwagi na to nie będzie miało to znacząco wpływu na stan jakości powietrza, a pośrednio nie będzie wpływać na ludzi oraz prawidłowy rozwój roślin znajdujących się w sąsiedztwie prowadzonych prac.

#### 7.1.2. Emisja hałasu

Etap realizacji przedsięwzięcia należy zakwalifikować do warunków odbiegających od normalnych, gdzie standardy akustyczne środowiska nie zostały określone.

Podczas prowadzonych robót wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe, związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu, przewożących ładunki. Poziomy mocy akustycznej poszczególnych maszyn wahają się od 70 do 115dB.

Każde urządzenie stanowiące źródło hałasu można opisać poprzez podanie jego poziomu mocy akustycznej (LWA). Wartości dopuszczalne poziomu mocy akustycznej niektórych urządzeń

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

budowlanych wg rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie wymagań zasadniczych dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji do środowiska (Dz.U. 2005 nr 263 poz. 2202) przedstawiają się następująco:

- walec wibracyjny – LWA = 86÷105dB,
- spycharki gąsiennicowe, ładowarki gąsiennicowe, koparko-ładowarki gąsiennicowe – LWA = 84÷103dB,
- koparki, dźwigi budowlane – LWA = 93÷100 dB,
- spycharki – LWA = 82÷101dB,
- ręczne kruszarki do betonu i młoty – LWA = 94÷105dB,
- agregaty prądotwórcze i spawalnicze – LWA = 95÷96dB.

W poniższej tabeli przytoczono kilka charakterystycznych maszyn i urządzeń oraz odpowiadający im poziom hałasu.

Tabela 7. Przykładowy poziom emisji hałasu podczas typowych prac budowlanych.

Rodzaj urządzenia	Poziom hałasu w odległości 10m od pracującego urządzenia
Zdejmowanie warstwy glebowej przez spychacz	87dB(A)
Młot pneumatyczny (np. przy pracach związanych z rozbiórką elementów betonowych)	90dB(A)
Koparka gąsiennicowa	85dB(A)
Pojazdy ciężarowe (wywrotki, pompy betonu, gruszki do transportu betonu)	82dB(A)

W zależności od czasu pracy tych urządzeń oraz ich jednoczesnego oddziaływania, hałas w odległości 10 m od tego typu urządzeń kształtuje się na poziomie 82-90dB(A). Pomimo, że etap budowy charakteryzuje się relatywnie wysoką emisją hałasu do środowiska, należy pamiętać, iż czas jego trwania ma charakter epizodyczny, a po zakończeniu prac budowlanych stan klimatu akustycznego wraca do stanu pierwotnego.

Wszystkie źródła hałasu na etapie realizacji będą źródłami ruchomymi. Zarówno ich miejsce pracy jak i czas pracy zależy od stanu zaawansowania prac budowlanych, potrzeb transportowych, potrzeb przeładunkowych. W przeważającym okresie czasu będą prowadzone jednocześnie prace budowlane, rozbiórkowe i prace ziemne jednakże w różnych miejscach terenu inwestycji.

W oparciu o dane wartości mocy akustycznych pojedynczych urządzeń nie można oceniać klimatu akustycznego w otoczeniu przebudowywanej drogi, bowiem całkowity poziom dźwięku podczas prac realizacyjnych zależy od rodzaju i liczby urządzeń pracujących w danym okresie na placu budowy, odległości poszczególnych urządzeń od terenów wymagających ochrony przed hałasem i obiektów wrażliwych, sprzętu transportowego związanego z placem budowy oraz położenia tras przejazdu samochodów ciężarowych.

Ze względu na to, iż na obecnym etapie projektowania brak jest szczegółowego wykazu urządzeń pracujących przy budowie, czasu ich pracy, postępowania frontu robót nie można wykonać szczegółowej analizy wpływu inwestycji w fazie realizacji na klimat akustyczny otoczenia.

Hałas wszystkich prac budowlanych będzie hałasem okresowym, charakteryzować go będzie duża dynamika zmian i odwracalność (zaniknie bezpośrednio po zakończeniu robót).



## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 7.1.3. Emisja drgań i wibracji

Emisja drgań i wibracji na etapie realizacji może zachodzić z uwagi na poruszające się pojazdy ciężarowe oraz wykorzystanie walca drogowego z wibracją. Wyznaczenie zakresu drgań i wibracji nie jest możliwe, ponieważ zależy w głównej mierze od Wykonawcy robót, a dokładniej od ilości maszyn, które będzie stosował oraz od jakości technicznej tych maszyn.

### 7.1.4. Emisja zanieczyszczeń do wód oraz inne oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne

W związku z realizacją projektowanej inwestycji mogą wystąpić negatywne oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne. Istnieje potencjalne niebezpieczeństwo:

- zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (m.in. ropopochodnymi),
- źle magazynowanymi substancjami i odpadami,
- zanieczyszczenia wód ściekami bytowo-gospodarczymi.

Pracami oraz zjawiskami, które mogą doprowadzić do w/w niebezpieczeństw dla wód powierzchniowych i podziemnych są:

- spływy deszczowe i roztopowe z terenu budowy, wyłukiwanie zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy inwestycji,
- nieodpowiednio magazynowane odpady, materiały budowlane oraz materiały stosowane w pracach wykończeniowych i przy zabezpieczeniach antykorozyjnych,
- niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy bądź nieodpowiednio zorganizowane zaplecze sanitarne itp.,
- zanieczyszczenie wód substancjami chemicznymi (w szczególności ropopochodnymi) wyciekającymi z maszyn np. w wyniku awarii, przedostanie się substancji niebezpiecznych do wód gruntowych.

Prawdopodobieństwo zajścia powyższego typu zdarzeń będzie minimalizowane dzięki stosowaniu się do wytycznych wymienionych w Rozdz. 6.1.4.

Ze względu na niewielkie wykopy w wąskim zakresie, nie przewiduje się stałego odwadniania wykopów budowlanych, a jedynie okresowe (za pomocy pomp budowlanych) w przypadku deszczy nawalnych. W takiej sytuacji wody z odwodnienia będą odprowadzane na teren pasa drogowego, np. do istniejących rowów drogowych.

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się odpowiednią organizację robót wskazaną w rozdziale 6.1.4., która pozwoli na przeciwdziałanie zagrożeniom, dla jakości wód powierzchniowych i podziemnych.

Realizacja inwestycji nie będzie się wiązać z zmianami stosunków wodnych na gruntach sąsiednich.

Prace budowlane, jakie będą prowadzone podczas realizacji przedsięwzięcia nie wpłyną negatywnie na istniejący bilans wód gruntowych.

### 7.1.5. Oddziaływanie na grunty

W czasie realizacji inwestycji naruszenie warstwy gruntu odbędzie się w zakresie:

- poszerzeń korpusu drogi,
- korekty łuków.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

Ziemia pozyskana w trakcie wykopów wykorzystana zostanie na terenie inwestycji, bądź przekazana zostanie (jako odpad) podmiotom uprawnionym do ich odbioru, które zapewniają właściwy sposób jej zagospodarowania.

### 7.1.6. Oddziaływanie na przyrodę

Realizacja inwestycji wiąże się z przebudową istniejącej drogi powiatowej, dlatego też nie przyczyni się do:

- uszczuplenia arealu siedlisk przyrodniczych,
- fragmentacji i zakłócenia ciągłości siedlisk w stosunku do stanu obecnego,

### **Oddziaływanie na formy ochrony przyrody**

Obszar realizacji zadania nie koliduje z jakimikolwiek obszarami stanowiącymi formy ochrony przyrody.

### 7.1.7. Oddziaływanie na krajobraz

Oddziaływanie na krajobraz wiąże się ze zmianami wizualnymi krajobrazu terenów znajdujących się w obszarze przedsięwzięcia oraz w jego sąsiedztwie. Jest to w szczególności zauważalne w okresie, kiedy projektowane obiekty są nowymi elementami krajobrazu. W przedmiotowym przypadku planowane przedsięwzięcie utrzymane będzie w pasie istniejącej już drogi. Inwestycja nie będzie zatem stanowiła obcego elementu w krajobrazie. Zmiany wizualne będą się natomiast wiązały z wycinką części drzew i krzewów kolidujących z proj. infrastrukturą. W rejonie przedsięwzięcia będzie to oddziaływanie bezpośrednie. Zmiana będzie miała w rezultacie trwały charakter. Wycinka będzie jednak ograniczana do minimum i ze względu na niewielką skalę nie będzie wywierała znaczącego wpływu na krajobraz.

### 7.1.8. Oddziaływanie na klimat

W kontekście analizy wpływu na klimat w skali globalnej ma znaczenie ilość zużywanych materiałów takich jak np. stal, cement jak również zużycia energii do ich wytworzenia – są to oddziaływania pośrednie.

Biorąc powyższe pod uwagę, iż jest to przedsięwzięcie polegające na przebudowie ilości materiałów wymagających dużych ilości surowców i energii do produkcji (beton cementowy, stal, beton asfaltowy), a potrzebnych do jego realizacji nie będzie szczególnie duża.

Podsumowując wszystkie rodzaje oddziaływania bezpośrednie i pośrednie ze względu na lokalny charakter planowanej inwestycji w większości zlokalizowany w terenie obecnie zagospodarowanym nie będą miały znaczenia w globalnym oddziaływaniu na klimat. Należy nadmienić, że front robót będzie się przesuwał odcinkowo, a nie będzie dotyczył całego odcinka jednocześnie.

Zaplecze będzie prowadzone w sposób oszczędny pod kątem wykorzystania energii i paliw. Będzie spełnione to poprzez m.in. zastosowanie energooszczędnych źródeł oświetlenia oraz urządzeń spełniających obowiązujące normy.

### 7.1.9. Wytwarzanie i gospodarka odpadami

Opis rodzajów i ilości wytwarzanych odpadów oraz gospodarka nimi na etapie realizacji została opisana w rozdziale 13.1.

### 7.1.10. Oddziaływanie na dobra materialne

Z uwagi na realizację Inwestycji w istniejącym pasie drogowym nie dojdzie do kolizji z obiektami budowlanymi. Nie dojdzie ponadto do konieczności przejmowania gruntów pod pas drogowy.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 7.2. Faza eksploatacji

#### 7.2.1. Emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych

Źródłem powstawania zanieczyszczeń będą pojazdy poruszające się po przedmiotowym odcinku drogi.

Podstawowe zanieczyszczenia w komunikacji samochodowej to: tlenki azotu ( $\text{NO}_x$ ) wśród których dominuje dwutlenek azotu ( $\text{NO}_2$ ) powstający podczas spalania paliw w silnikach, a także pary ołowiu oraz tlenki siarki ( $\text{SO}_x$ ) z przewagą dwutlenku siarki ( $\text{SO}_2$ ).

Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak:

- rodzaj spalanego paliwa,
- rozwiązania konstrukcyjne silnika, układu paliwowego i wydechowego oraz obecność katalizatora),
- pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa,
- stan techniczny silnika i innych podzespołów,
- natężenie ruchu pojazdów,
- prędkość jazdy w tym technika jazdy, płynność jazdy,
- pochylenie niwelety.

Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi nie przewiduje się znacznych emisji zanieczyszczeń powietrza od pojazdów silnikowych.

#### 7.2.2. Emisja hałasu

Podobnie jak w przypadku zanieczyszczeń powietrza tak i hałas nie będzie powodowany przez samą Inwestycję, a przez poruszające się po zmodernizowanej drodze pojazdy. Ruch drogowy stanowi złożone, liniowe źródło emisji hałasu ze względu na znaczną ilość i charakter równocześnie działających źródeł punktowych (w funkcji czasu). Emituje on hałas ciągły o zmiennych wartościach poziomu dźwięku. Poziom hałasu w otoczeniu drogi jest zależny przede wszystkim od: poziomu dźwięku poszczególnych pojazdów (źródła punktowe), parametrów drogi i ruchu.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie się znacząco różnił pod względem przepływu pojazdów na drodze od stanu aktualnego ze względu na fakt, że jest to droga powiatowa, na której obecnie odbywa się ruch. Realizacja inwestycji spowoduje polepszenie warunków, ze względu na usunięcie ubytków drogi i sprawi, że ruch będzie odbywał się płynnie bez zbędnych hamowań i startów silnika oraz odbić o nierówną nawierzchnię drogi. Z punktu widzenia oddziaływania akustycznego realizacja inwestycji jest bardzo korzystnym przedsięwzięciem.

W otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia (w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia, a w szczególności działki przyległe do inwestycyjnej) występują tylko dwa rodzaje zabudowy chronionej akustycznie sklasyfikowane wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112):

- zagrodowa,
- mieszkaniowa jednorodzinna.

Podstawę prawną oceny warunków akustycznych w środowisku stanowi rozporządzenie wykonawcze do ustawy Prawo ochrony środowiska (POŚ), to jest rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Ocenę uciążliwości akustycznej odnosi się do wartości dopuszczalnych poziomów hałasu (równoważnych, oznaczonych  $L_{Aeq}$ ) w środowisku, zarówno dla pory dziennej jak i nocnej opisanych w Załączniku do rozporządzenia z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

środowisku (Dz.U. 2014 poz. 112). Wartości dopuszczalnego równoważnego poziomu hałasu (A) w środowisku, ustala się w zależności od istniejącego i planowanego sposobu użytkowania terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, zabudowę związaną z ochroną zdrowia i oświatą oraz terenów ochrony uzdrowiskowej i wypoczynkowo-rekreacyjnej poza miastem.

Dla hałasu od dróg lub linii kolejowych analizy dokonuje się względem szesnastu najniekorzystniejszych godzin pory dnia i ośmiu najniekorzystniejszych godzin nocy dla terenów chronionych objętych obszarem zagrożenia klimatu akustycznego:

- 16 godzin w porze dziennej w przedziale - 6:00 – 22:00,
- 8 godzin w porze nocnej w przedziale - 22:00 – 6:00.

Tabela 8. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikiem  $L_{AeqD}$  i  $L_{AeqN}$  które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby.

Lp.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB] źródłem, którego są drogi lub linie kolejowe <sup>1)</sup>	
		Pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16h ( $L_{AeqD}$ ) – 6:00-22:00	Pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8h ( $L_{AeqN}$ ) – 22:00-6:00
1.	- Strefa ochronna „A” uzdrowiska - Tereny szpitali poza miastem	50	45
2.	- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - Tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży <sup>2)</sup> - Tereny domów opieki społecznej - Tereny szpitali w miastach	61	56
3.	- Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego - Tereny zabudowy zagrodowej - Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe <sup>2)</sup> - Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej	65	56
4.	- Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. <sup>3)</sup>	68	60

1) Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także dla torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych.

2) W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

3) Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Zgodnie z powyższą tabelą, dla wskazanych w poprzednim rozdziale terenów chronionych akustycznie obowiązują następujące normy dopuszczalnych poziomów hałasu:

- zagrodowa:
  - okres dnia:  $L_{AeqD} = 65\text{dB}$ ,

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

- okres nocy:  $L_{AeqN} = 56\text{dB}$ ,
- mieszkaniowa jednorodzinna:
  - okres dnia:  $L_{AeqD} = 61\text{dB}$ ,
  - okres nocy:  $L_{AeqN} = 56\text{dB}$ .

Przedmiotowa droga nie jest znacznie obciążona ruchem pojazdów silnikowych, a wartości natężenia ruchu pojazdów przedkładają się na niewielkie oddziaływanie hałasowe – nie dojdzie do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na otaczających drogę terenach chronionych akustycznie.

W lokalnym układzie drogowym dominują drogi gminne i powiatowe o niskich parametrach natężenia ruchu – nie dojdzie na zasadniczej części omawianego terenu do istotnej kumulacji oddziaływań.

Jedynymi istotnymi emitorami liniowymi w obszarze analizy jest droga krajowa nr 63. Nie występują tutaj duże zakłady przemysłowe lub inne emitery punktowe, które mogłyby przyczynić się do emisji skumulowanej.

Powyższe rozpoznanie warunków akustycznych wskazuje, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie uciążliwe akustycznie dla otaczającej zabudowy chronionej.

### 7.2.3. Emisja drgań i wibracji

Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię możliwość generowania drgań będzie niewielka.

Zaznacza się, że planowana inwestycja polega na przebudowie drogi po istniejącym śladzie co nie wpłynie na pogorszenie stanu istniejącego.

### 7.2.4. Emisja zanieczyszczeń do wód oraz inne oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne

Odwodnienie planowanego odcinka drogi realizowane będzie generalnie poprzez spływ powierzchniowy do otwartych rowów drogowych.

Funkcjonowanie inwestycji nie będzie się wiązać z zmianami stosunków wodnych na gruntach sąsiednich.

Zanieczyszczenia, które trafią do ścieków opadowo-roztopowych ze szczelnych powierzchni jezdni i ciągów pieszych to głównie zawiesina ogólna i węglowodory ropopochodne.

W związku z bardzo małym istniejącym i prognozowanym natężeniem ruchu pojazdów silnikowych na przedmiotowej drodze nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń zawiesiny ogólnej i ropopochodnych w wodach odpadowo-roztopowych odprowadzanych z jezdni.

Odwodnienie przedmiotowej inwestycji będzie funkcjonować nie powodując zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie stanowiła źródła ścieków socjalno-bytowych.

Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie stanowiła źródła ścieków technologicznych.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

### 7.2.5. Oddziaływanie na grunty

Osiadanie zanieczyszczeń pyłowo-gazowych będzie zachodzić głównie w strefie przydrożnej. Wody opadowo-roztopowe spływające z jezdni i chodników będą zebrane w system odwodnienia, który nie dopuści do rozlewania się wód poza teren należący do Inwestora. Środki zimowego utrzymania drogi będą wykorzystywane racjonalnie nie przekraczając dopuszczalnych ilości na powierzchnię terenu odladzanego.

### 7.2.6. Oddziaływanie na przyrodę

Ze względu na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, określa się, że eksploatacja inwestycji nie pogorszy stanu istniejącego – jest to przebudowa po istniejącym śladzie.

### 7.2.7. Oddziaływanie na krajobraz

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się oddziaływania na krajobraz z uwagi na brak wprowadzania jakichkolwiek elementów infrastruktury w czasie jego trwania.

### 7.2.8. Oddziaływanie na klimat

Konieczność uwzględniania łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do jego zmian w ocenie oddziaływania na środowisko spowodowana jest obserwowanymi w ostatnich dziesięcioleciach skutkami zmian klimatu, polegającymi m. in. na wzroście temperatury oraz zwiększeniu częstotliwości i skali ekstremalnych zjawisk pogodowych.

Zmiany klimatu są już w pewnym stopniu nie do uniknięcia i już teraz odczuwamy skutki zmieniających się warunków klimatycznych. Jedną z ważniejszych konsekwencji zmian klimatu, będzie coraz częstsze występowanie i większy zakres zdarzeń ekstremalnych, takich jak powódzie, susze, burze i fale upałów. Zmiany klimatu mogą nieść za sobą także inne zagrożenia, w których warunki klimatyczne lub pogodowe odgrywają główną rolę, takie jak lawiny śnieżne, osuwiska i pożary lasów.

Z danych zamieszczonych na platformie adaptacji do zmian klimatu (<http://klimada.mos.gov.pl>) wyciągnąć można następujące wnioski:

- Ostatnie 40 lat jest najcieplejszym okresem w historii obserwacji instrumentalnych w Polsce. Trend temperatury uzyskuje wartość 0,58°C/100 lat – czyli w ciągu 12 lat przyrost temperatury wyniósł aż 0,12°C.
- Największy wpływ na warunki klimatyczne wywierają zjawiska ekstremalne, których obecny wzrost liczby wystąpień zauważalnie zmienia dynamikę cech klimatu w Polsce. Do zjawisk termicznych niekorzystnych i uciążliwych dla środowiska i społeczeństwa należą fale upałów (ciągi dni z maksymalną temperaturą dobową powietrza  $\geq 30^{\circ}\text{C}$  utrzymującą się przez co najmniej 3 dni).
- Tendencje wzrostowe fal upałów będą kształtowane m.in. warunkami solarnymi. Należy oczekiwać, że nastąpi wzrost usłonecznienia do 1800–1900 godzin w roku w rejonach przyziemnych i ułożonym równoleżnikowo centralnym obszarze Polski.
- Skutki ocieplenia uwidoczniają się również w zintensyfikowaniu występowania na obszarze Polski ekstremalnych zjawisk pogodowych. Dla kilku wybranych groźnych zjawisk meteorologicznych, tj. susze, wiatry huraganowe i trąby powietrzne oraz grad, przygotowuje się mapy ryzyka ich występowania.
- Opady atmosferyczne wykazują dużą zależność od ukształtowania powierzchni. Średnia suma opadów wynosi blisko 600 mm, ale opady wahają się od poniżej 500 mm w środkowej

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

części Polski do niemal 800 mm na wybrzeżu. Najwyższe sumy opadów przypadają na miesiące letnie i w tym okresie są 2–3- krotnie większe niż zimą. Deszcze nawalne (opady atmosferyczne o natężeniu > 2 mm/min) zdarzają się od kwietnia do września, z największą częstotliwością w lipcu, i wiążą się często z burzami.

- Opady śniegu stanowią od 15 do 20% rocznej sumy opadów i występują od listopada do kwietnia. Liczba dni z pokrywą śnieżną wydłuża się z zachodu i południowego–zachodu ku północnemu– wschodowi kraju z 30–60 do 80–90 dni.

Zmiany klimatu mają i będą miały duży (bezpośredni i pośredni) wpływ na wiele sektorów gospodarki i społeczeństwo poprzez oddziaływanie na fizyczne i biologiczne składniki ekosystemów, takie jak: woda, gleba, powietrze i różnorodność biologiczną. Ekstremalne zjawiska klimatyczne powodują znaczne straty społeczne i gospodarcze. Uderzają one w infrastrukturę (budynki, transport, dostawy energii i wody), stwarzając szczególne zagrożenie użytkowania ziemi na gęsto zaludnionych obszarach.

Transport – to jedna z najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu dziedzin gospodarki. We wszystkich jego kategoriach, tj. transporcie: drogowym, kolejowym, lotniczym czy żegludze śródlądowej wrażliwość na warunki klimatyczne należy rozpatrywać z punktu widzenia trzech podstawowych elementów tj. infrastruktura, środki transportu oraz komfort socjalny.

Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa obiektów budowlanych, w tym także obiektów infrastruktury transportowej, jest zapisany w ustawie – Prawo budowlane. We wszystkich rodzajach transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego i żeglugi śródlądowej) występują obiekty inżynierskie. W odniesieniu do transportu drogowego i kolejowego najczęściej są to obiekty mostowe (mosty, wiadukty, estakady i kładki dla pieszych) oraz tunele i przepusty, a także konstrukcje oporowe.

O ile urządzenia transportowe oraz komfort socjalny można na bieżąco dostosować do zmieniających się warunków, o tyle w odniesieniu do infrastruktury transportowej, która jest budowana na długi okres funkcjonowania (np. 100 lat), zdefiniowanie wrażliwości na zmiany oraz działania adaptacyjne należy sukcesywnie wprowadzać z dużym wyprzedzeniem.

Większość czynników klimatycznych ma wpływ na wszystkie rodzaje transportu, jednak, jak wykazują analizy niektóre czynniki klimatyczne mają szczególne znaczenie dla konkretnego rodzaju transportu.

Transport drogowy jest szczególnie wrażliwy zwłaszcza na: śnieg, deszcz, silny wiatr, mróz i upał.

W transporcie drogowym, w aspekcie długoterminowych działań najbardziej wrażliwą na wszystkie kategorie klimatyczne jest infrastruktura:

- powódzie – w rejonie inwestycji nie występują tereny zagrożone powodzią;
- wyładowania atmosferyczne – ze względu na charakter inwestycji, nie przewiduje się wpływu wyładowań atmosferycznych na omawiane przedsięwzięcie. Takie wyładowania atmosferyczne mogą jedynie powodować krótkoterminowe utrudnienia np. w wyniku uderzenia w przydrożne drzewo;
- nawalne burze i silne wiatry – projektowane przedsięwzięcie będzie posiadało sprawny odpływ wód deszczowych. Silny wiatr, podobnie jak wspomniane wyładowania atmosferyczne mogą jedynie powodować krótkoterminowe utrudnienia wywołane np. powaleniem drzew przydrożnych;
- susze – inwestycja ma obojętny stosunek do okresów suszy;
- fale mrozu, katastrofalne opady śniegu – na stan jakości drogi nie mają tak wielkiego znaczenia fale siarczystego mrozu czy obfite opady śniegu. Dużo bardziej negatywny wpływ

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

mają częste przejścia temperatur z ujemnych na dodatnie i odwrotnie. Jest to związane z zamarzaniem wody w szczelinach i stopniową erozją. Poprawa jakości infrastruktury oraz systemu odwodnienia niewątpliwie przyczyni się do sprawniejszego i łatwiejszego zimowego utrzymania przedmiotowej drogi;

- podnoszenie się poziomów mórz, sztormy, erozja wybrzeża, intruzje wód zasolonych – teren inwestycji położony jest w znacznej odległości od linii brzegowej Morza Bałtyckiego i brak jest możliwości negatywnego oddziaływania w tych aspektach;
- osuwiska – obszar znajduje się poza rejonami zagrożonymi ruchami masowymi.

W związku z powyższym, należy stwierdzić, że oceniana inwestycja dzięki zastosowaniu nowoczesnej technologii i rozwiązań projektowych będzie odporna na ewentualne wpływy zmian klimatycznych opisanych powyżej.

Oceniając natomiast wpływ przedmiotowej inwestycji na zmiany klimatyczne – ze względu na jego skalę i charakter, nie należy spodziewać się znaczącego oddziaływania.

### 7.2.9. Wytwarzanie i gospodarka odpadami

Opis rodzajów i ilości wytwarzanych odpadów oraz gospodarka nimi na etapie eksploatacji została opisana w rozdziale 13.2.

### 7.2.10. Oddziaływanie na dobra materialne

Na etapie eksploatacji nie dojdzie do negatywnych oddziaływań na dobra materialne.

## 7.3. Faza likwidacji

Nie przewiduje się likwidacji przedmiotowego odcinka drogi z uwagi na to, iż niesie on istotny ruch pojazdów w skali lokalnej oraz gwarantuje dostępność komunikacyjną wielu jednostkom osadniczym na terenach przyległych.

## 8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Odległość planowanego przedsięwzięcia od granic państwa w najbliższym punkcie (w kierunku wschodnim) wynosi ok. 45 km. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, wielkość, usytuowanie oraz przewidywaną emisję zanieczyszczeń należy uznać, że planowane przedsięwzięcie to inwestycja o lokalnej skali oddziaływania i nie będzie powodować ono transgranicznego oddziaływania na środowisko.

## 9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

### 9.1. Rozpoznanie form ochrony w ujęciu lokalnym

Analizie poddano obszary wymienione w art. 6 ust 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody w promieniu maks. do 10 km od planowanej inwestycji (w zależności od formy ochrony).



## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

Tabela 9. Formy ochrony przyrody w rejonie inwestycji.  
(dane pobrane z Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody, GDOŚ)

Nr	Nazwa formy ochrony przyrody	Odległość obszaru od przedmiotowego przedsięwzięcia (około) [km]
Rezerваты (do 10 km)		
Brak obszarów		
Parki Narodowe (do 10 km)		
Brak obszarów		
Parki Krajobrazowe (do 10 km)		
Brak obszarów		
Obszary Chronionego Krajobrazu (do 10 km)		
Brak obszarów		
Zespoły Przyrodniczo Krajobrazowe (do 10 km)		
Brak obszarów		
Stanowiska Dokumentacyjne (do 10 km)		
Brak obszarów		
Użytki Ekologiczne (odległość do 6 km)		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bagno 2,53ha (obszar śródełnych bagien)</li> </ul>	2,3km
Obszary Natura 2000 – OSO (obszary specjalnej ochrony ptaków) (do 10 km)		
Brak obszarów		
Obszary Natura 2000 – SOO (specjalne obszary ochrony siedlisk) (do 10 km)		
Brak obszarów		
Pomniki przyrody (do 10 km)		
	2 drzewa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sosna amerykańska (Wejmutka) - Pinus strobus</li> <li>• Lipa drobnolistna - Tilia cordata</li> </ul>	3,8km 4,4km

### 9.2. Formy ochrony przyrody w obszarze inwestycji lub w obszarze jej znaczącego oddziaływania

Dane zaprezentowane w poprzednim rozdziale wskazują, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie koliduje z formami ochrony przyrody (w tym z obszarami Natura 2000), jak również najbliższe tego typu obszary i obiekty znajdują się poza zasięgiem znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

### 9.3. Korytarze ekologiczne

Przebieg przedmiotowego przedsięwzięcia nie zawiera się w obszarze krajowego korytarza ekologicznego.

Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pojazdów (jest to droga powiatowa) nie przewiduje się tutaj znaczącego barierowego oddziaływania tej drogi. Migracja zwierzyny średniej i dużej będzie mogła się realizować po powierzchni drogi.

### 9.4. Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000, przy uwzględnieniu skumulowanego oddziaływania przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami

Przedsięwzięcie to polega na przebudowie istniejącej drogi powiatowej dostatecznie oddalonej od Obszarów Natura 2000 tak by nie powodować szkód ich obszarze (zarówno w wyniku bezpośredniej ingerencji jak i oddziaływań od przedsięwzięcia, w tym oddziaływań skumulowanych). Stan zachowania populacji zwierząt i roślin będących przedmiotem ochrony najbliższych obszarów Natura 2000 pozostanie zatem nienaruszony.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

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

Przedmiotowy odcinek drogi nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej. Inwestycja zatem nie będzie miała wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego na tej sieci.

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

### Informacje ogólne

Oddziaływanie skumulowane spowodowane jest połączeniem oddziaływań pochodzących z obiektów (zakładów przemysłowych oraz układów komunikacyjnych) istniejących w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Oddziaływania skumulowane przy inwestycjach drogowych mogą wystąpić w zakresie wzrostu poziomu hałasu i wibracji, zwiększenia emisji pyłów do powietrza, wzrostu emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przewiduje realizację działań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej. W celu weryfikacji potencjalnego oddziaływania skumulowanego dokonano analizy obiektów znajdujących się w odległości 100 m od planowanej inwestycji i zidentyfikowano możliwe rodzaje oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska.

### Identyfikacja obiektów zrealizowanych lub realizowanych mogących prowadzić do kumulacji oddziaływań

Planowana do przebudowy droga powiatowa DP1240L i włączające się do niej drogi gminne oddziałują w niewielkim zakresie z uwagi na niewielkie natężenie ruchu, które się na nich odbywa. Nie stanowią one istotnego źródła emisji hałasu do środowiska, tym samym nie będą prowadziły do istotnego kumulowania się oddziaływań.

Jedynym istotnym emitorem liniowym, z którym dochodzi do kumulacji oddziaływań w obszarze analizy jest droga krajowa nr 63.

Nie występują tutaj duże zakłady przemysłowe lub inne emitery punktowe, które mogłyby przyczynić się do emisji skumulowanej.

Zakres i skala planowanej inwestycji nie będą powodowały znaczącego skumulowania oddziaływań na etapie realizacji – inwestycja realizowana będzie etapowo i będzie prowadzona przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i minimalizacji uciążliwości.

Zakłada się, że przyjęte rozwiązania techniczne dla przedmiotowej inwestycji pozwolą na minimalizację ewentualnych negatywnych wpływów przedsięwzięcia na środowisko naturalne.

W analizowanym obszarze nie są realizowane inne przedsięwzięcia mogące prowadzić do kumulacji oddziaływań z przedmiotową inwestycją.

### Identyfikacja obiektów przewidzianych do realizacji mogących prowadzić do kumulacji oddziaływań

Na podstawie zebranych materiałów stwierdza się, że nie są planowane inne przedsięwzięcia na terenie, na którym planuje się realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania tego przedsięwzięcia.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Definicję poważnej awarii określa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2020 poz. 1219 z późn. zm.) – jest to zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja,

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

Na projektowanej drodze nie jest możliwe wystąpienie poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 Prawa ochrony środowiska, możliwa jest natomiast poważna awaria w transporcie wynikająca np. ze zdarzenia drogowego. Poważne awarie mogą wystąpić wzdłuż planowanej drogi na drogach podporządkowanych oraz na placu i zapleczu budowy.

Do zanieczyszczenia środowiska może dojść w wyniku:

- jednorazowego, dużego niekontrolowanego zrzutu substancji niebezpiecznej do środowiska w następstwie katastrofy drogowej. Zanieczyszczeniu mogą ulec jeden lub więcej komponentów środowiska. Zdarzeniom takim przeciwdziałają w znacznym stopniu zastosowane w transporcie zabezpieczenia techniczne, organizacyjne oraz stosowne przepisy normujące zasady zachowania bezpieczeństwa w transporcie, w tym substancji niebezpiecznych;
- niewielkich, ale na przestrzeni długiego czasu wycieków (rozsypywania) transportowanych substancji niebezpiecznych na całej trasie, będących konsekwencją usterek technicznych i eksploatacyjnych, w tym nieszczelności np. zaworów, opakowań itp. Zanieczyszczenia te podczas opadów atmosferycznych migrują w głąb ziemi oraz wyłukiwane są do rowów odwadniających;
- niewielkich, jednorazowych wycieków paliwa lub innych płynów eksploatacyjnych z pojazdów oraz maszyn budowlanych, które będą natychmiast usuwane przez Wykonawcę (dotyczy to etapu eksploatacji).

Skala zagrożenia w przypadku poważnej awarii zależna jest od szeregu czynników, do których zaliczyć można:

- ilość uwolnionej do środowiska substancji chemicznej,
- długość czasu pozostawania substancji w środowisku,
- stan fizyczny substancji/materiału,
- toksyczność substancji/materiału,
- warunki topograficzne i meteorologiczne,
- stopień zurbanizowania terenu.

Działania ratownicze w przypadku zaistnienia sytuacji poważnej awarii sprowadzają się do:

- neutralizacji i usunięcia źródła zagrożenia oraz zminimalizowanie strat spowodowanych awarią i ukierunkowane są na ograniczenie skali i stopnia zagrożenia. Działania te prowadzić będą wyspecjalizowane jednostki Państwowej Straży Pożarnej i w razie potrzeby inne służby ratownicze (medyczne, policja i inne - powołane przez sztab kierowania akcją),
- usunięcia skutków awarii ukierunkowanego na przywróceniu stanu środowiska do stanu sprzed awarii polegającego na zneutralizowaniu substancji niebezpiecznej, zebraniu i oczyszczeniu warstwy zanieczyszczonego np. gruntu czy warstwy zanieczyszczonych wód oraz rekultywacji terenu. W przypadku, gdy nie będzie możliwe całkowite usunięcie zanieczyszczającej substancji z któregoś elementu środowiska bezpośrednio po awarii, a przede wszystkim gleby, konieczne będzie zastosowanie technik pozwalających powstrzymać migrację zanieczyszczeń, oraz metod ich szczyptywania (lub zebrania) na

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

*„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”*

przestrzeni niezbędnego do tego czasu. W powyżej zasygnalizowanej sytuacji będzie musiał być zastosowany monitoring środowiska.

W odniesieniu do drogi czynnikiem utrudniającym podejmowanie działań w przypadku wystąpienia wypadku określanego mianem poważnej awarii jest nieprzewidywalność miejsca jego wystąpienia.

Inwestor posiada ograniczone możliwości wpływu na te czynniki, które decydują o wystąpieniu poważnej awarii natomiast projekt jak najbardziej przedstawia rozwiązania przyczyniające się do bezpieczeństwa użytkowników ruchu.

Jako, że planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej, a więc nie jest zakładem i nie zalicza się do zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii, ani tym bardziej do zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii. Nie jest również objęte zapisami Rozporządzenia 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).

Planowane przedsięwzięcie, będzie realizowane zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami techniczno-technologicznymi oraz warunkami realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, w związku z tym ryzyko poważnej awarii jest znikomo małe. W trakcie realizacji robót Wykonawca jest zobowiązany znać i stosować się do przepisów zawartych we wszystkich regulacjach prawnych w zakresie ochrony środowiska. W okresie realizacji do czasu zakończenia robót Wykonawca będzie podejmował wszystkie możliwe kroki żeby stosować się do wszystkich przepisów i normatywów w zakresie ochrony środowiska na placu budowy i poza jego terenem, unikać działań szkodliwych dla innych jednostek występujących na tym terenie w zakresie zanieczyszczeń, hałasu lub innych czynników powodowanych jego działalnością.

Poszczególne istniejące i projektowane obiekty zaprojektowane zostały przy spełnieniu wymagań prawa budowlanego i przy zastosowaniu powszechnie stosowanych rozwiązań konstrukcyjno-materiałowych. Zabezpieczenie przed ryzykiem wystąpienia katastrofy budowlanej stanowi m.in.: odpowiednia nośność, właściwie zaprojektowane połączenia, wykonanie obiektów zgodnie z dokumentacją techniczną, dobra jakość stosowanych materiałów, właściwie dobrana technologia wykonania, dobra jakość wykonania robót, a także właściwe utrzymanie i remonty/konserwacje poszczególnych obiektów. Ponadto poszczególne instalacje zostaną zaprojektowane przez specjalistów branżowych oraz wykonane zgodnie z opracowanym projektem, co wyeliminuje ryzyko zagrożenia z ich strony.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie zmieni się istniejący kierunek odpływu wód opadowych. W ramach poprawy odwodnienia przewiduje się zaprojektowanie spadków poprzecznych projektowanych elementów drogowych. W związku z powyższym nie przewiduje się, aby wody opadowe i roztopowe mogły być zagrożeniem dla działek sąsiednich. Zaplanowane rozwiązania będą stanowiły zabezpieczenie przed zalewaniem gruntów sąsiednich.

Dzięki zastosowaniu materiałów budowlanych odpornych na niskie temperatury oraz dzięki konstrukcji obiektów będą one odporne na gwałtowne fale mrozu. Materiały używane do budowy będą odporne na wysokie temperatury i nie będą ulegały odkształceniom. Utwardzenie drogi umożliwi ruch pojazdów nawet w czasie intensywnych opadów deszczu, czy też długotrwałych okresów suszy. Powyższe rozwiązania zabezpieczą przed wystąpieniem katastrofy naturalnej.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

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

#### 13.1. Faza realizacji

Wszystkie środki ochronne wymienione w Rozdz. 6.1.6. będą wpływać na minimalizację oddziaływania odpadów powstających w trakcie realizacji zadania. Podane poniżej ilości odpadów są szacunkowe, a informacje o dokładnej gramaturze będą prowadzone poprzez ewidencje odpadów wytwarzanych przez Wykonawcę, co jest jego obowiązkiem na podstawie ustawy o odpadach.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10) w czasie realizacji zostaną wytworzone rodzaje odpadów wymienione w poniższej tabeli.

Tabela 10. Odpady powstające w fazie realizacji inwestycji.

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Źródło	Sposób gromadzenia	Proponowany sposób zagospodarowania	Możliwości zagospodarowania odpadów	Ilość [Mg]
1.	15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	Prace budowlane	Kontener metalowy lub plastikowy	Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ R1 – wykorzystanie jako paliwa</li> <li>▶ R3 – recykling materiałowy</li> </ul>	≈0,05
2.	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	Prace budowlane	Kontener metalowy lub plastikowy	Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku	R3 - recykling materiałowy	≈0,09
3.	15 02 03	Sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania, ubrania ochronne inne niż 15 02 02*	Prace budowlane	Kontener metalowy lub plastikowy	Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku	R3 - recykling materiałowy	≈0,01
4.	17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	Rozbiórki, prace budowlane	Kontener metalowy typu MULDA lub pryzmowanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ możliwość wykorzystania do realizacji przedsięwzięcia jako materiał do wbudowania;</li> <li>▶ możliwość przekazania osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym;</li> <li>▶ możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów</li> </ul>	R5 - wypełnianie terenów niekorzystnie przekształconych; utwardzanie powierzchni terenów; budowa nasypów, podbudów.	≈14,2
5.	17 02 01	Drewno	Wycinka, prace budowlane, szalunki, palety	Kontener metalowy lub pryzmowanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Możliwość wykorzystania poza instalacjami na miejscu wytworzenia</li> <li>▶ Możliwość przekazania osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym</li> <li>▶ Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku odpadów</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ R1 – wykorzystanie, jako paliwo;</li> <li>▶ R3 – wykonywanie drobnych napraw i konserwacji; wykorzystanie jako materiał budowlany</li> </ul>	≈0,05
6.	17 02 03	Tworzywa sztuczne	Prace budowlane	Kontener metalowy lub plastikowy	Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku	R3 - recykling materiałowy	≈0,07
7.	17 03 02	Asfalt	Rozbiórka nawierzchni drogi	Pryzmowanie	Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów;	R5 – recykling	≈0,05

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

					► Możliwość wykorzystania w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia do umocnieniajazdów;		
8.	17 04 05	Żelazo i stal	Prace budowlane	Kontener metalowy	► Możliwość sprzedaży osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym; ► Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów	R4 - recykling materiałowy	≈2,1
9.	17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 01 10	Przebudowa infrastruktury technicznej	Kontener metalowy	Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów	R3, R4 – recykling materiałowy	≈0,05
10.	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	Przygotowanie terenu pod budowę, wykopy	pryzmowanie	► Możliwość wbudowania w ramach realizacji zadania; ► Możliwość przekazania osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym ► Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów	► R10 – rekultywacja terenów	≈15,3
11.	20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	Porządkowanie terenu pod prace ziemne oraz wycinka	Kontener metalowy lub pryzmowanie	► Możliwość wbudowania w ramach realizacji zadania (ściótkowanie zrębkami nasadzeń kompensacyjnych); ► Możliwość przekazania osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym; ► Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów;	► R1 – wykorzystanie jako paliwa; ► R3 – recykling materiałowy; ► R10 – rekultywacja terenów	≈0,14
12.	20 03 01	Nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne	Działalność bytowa wykonawców prac	Kontenery metalowe lub plastikowe	Przekazanie podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów;	R1, R3, R4, R5, R10 – proces sortowania odpadów w sortowni odpadów komunalnych, przekazanie do recyklingu lub wykorzystanie jako paliwo	≈0,1

### 13.2. Faza eksploatacji

Ilości odpadów na etapie funkcjonowania inwestycji nie podawano, ponieważ jest niemożliwa do określenia i w głównej mierze zależna od kultury użytkowników drogi, trwałości materiałów wykorzystywanych do realizacji infrastruktury (np. elementów oświetlenia).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10), w czasie eksploatacji zostaną wytworzone rodzaje odpadów wymienione w poniższej tabeli.

Tabela 11. Odpady powstające w fazie eksploatacji inwestycji.

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Źródło	Sposób gromadzenia	Proponowany sposób zagospodarowania	Metody zagospodarowania odpadów
1.	20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	Prace utrzymaniowe (oczyszczanie	Pryzmowanie	► Możliwość przekazania osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym	► R1 – wykorzystanie jako paliwa;

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”

			pasa drogowego z podrostów drzew i krzewów)		► Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów	► R3 – recykling materiałowy; ► R10 – rekultywacja terenów
2.	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	Działalność bytowa użytkowników drogi	Kontenery metalowe lub plastikowe	Przekazanie podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów;	R1, R3, R4, R5, R10 – proces sortowania odpadów w sortowni odpadów komunalnych, przekazanie do recyklingu lub wykorzystanie jako paliwo
3.	20 01 39	Tworzywa sztuczne	Działalność bytowa użytkowników drogi	Kontenery metalowe lub plastikowe	Przekazanie podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów;	R3 – recykling materiałowy
4.	20 01 01	Papier i tektura	Działalność bytowa użytkowników drogi	Kontener metalowy lub plastikowy	Możliwość przekazania podmiotom prowadzącym działalność w zakresie odzysku	► R1 – wykorzystanie jako paliwa; ► R3 – recykling materiałowy;

### 14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko

Do rozbiórki przeznaczone są wszystkie kolidujące z inwestycją elementy i urządzenia uzbrojenia terenu. Rozbiórka w/w elementów konieczna jest ze względu na potrzebę zapewnienia możliwości realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Prace demontażowe i rozbiórkowe prowadzone będą ręcznie oraz w razie potrzeby przy użyciu specjalistycznego sprzętu. Przy prowadzeniu prac przestrzegane będą przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy. Jeżeli zdemontowane elementy będą nadawały się do ponownego użycia, to zostaną ponownie wykorzystane – w przeciwnym razie należy je przekazać jako odpad do firm zajmujących się odzyskiem bądź unieszkodliwianiem tego typu odpadów.

Projektowana rozbiórka elementów kolidujących z inwestycją będzie miała niewielki wpływ na środowisko na etapie wykonywania prac. Uciążliwości robót będą związane z możliwym wzrostem natężenia hałasu spowodowanego pracą ewentualnych narzędzi wykorzystywanych przy demontażu poszczególnych elementów. Prace rozbiórkowe nie będą stanowiły źródła innych uciążliwości.

Uciążliwości związane z pracami rozbiórkowymi będą miały charakter czasowy (przemijają razem z zakończeniem prac) i ograniczony do terenu rozbiórki. Zakres prowadzonych prac demontażowych i rozbiórkowych nie będzie wykraczał poza teren inwestycji i nie będzie naruszał interesów osób trzecich. Ze względu na rodzaj i skalę prowadzonych prac rozbiórkowych nie ma konieczności stosowania rozwiązań chroniących środowisko.

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

*„Przebudowa drogi powiatowej nr 1240L w m. Derewiczna od km 0+000 do km 1+234”*

### 15. Materiały wyjściowe

Niniejsze opracowanie wykonano w oparciu o m.in. następujące materiały wyjściowe:

- [A.1] ortofotomapę i mapy topograficzne (<http://geoportal.gov.pl>, 2022),
- [A.2] mapę do celów projektowych,
- [A.3] dokumentację techniczną
  - o opis techniczny koncepcji przebudowy przedmiotowego odcinka drogi,
  - o plan sytuacyjno-wysokościowy w skali 1: 500,
- [A.4] <http://wody.isok.gov.pl> (2022),
- [A.5] <http://geoserwis.gdos.gov.pl> (2022),
- [A.6] <https://stat.gov.pl/> (2022),
- [A.7] <https://mapy.zabytek.gov.pl/>(2022).