

KARTA INFORMACYJNA

OBIEKT:

**Przebudowa drogi powiatowej Szwelice – Dzierzanowo
o długości 4,557 km**

INWESTOR:

Zarząd Powiatu Makowskiego, ul. Rynek 1, 06-200 Maków Mazowiecki

Opracował:

Tadeusz Suwara

Warszawa, maj 2022 r.

KARTA INFORMACYJNA

o planowanym przedsięwzięciu przebudowy drogi powiatowej Szwelice – Dzierżanowo o długości 4,557 km

(opracowana zgodnie z wymaganiami zawartymi w art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283) z uwzględnieniem § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem zamierzenia budowlanego o długości 4557 m od drogi powiatowej Przasnysz – Karniewo – Przemiarowo do drogi krajowej nr 53 Kleszewo – Maków Mazowiecki – Przasnysz – Chorzele – Szczytno.

Stan zagospodarowania drogi

Droga przechodzi przez tereny rolnicze w większości niezabudowane. W miejscowości Szwelice przy drodze zlokalizowane są: nieliczne zabudowania indywidualne, kościół, cmentarz, Ochotnicza Straż Pożarna i sklep. Droga przecina rzekę Pełtę z mostem o długości 16 m. W Dzierżanowie przy drodze jest kilka rozproszonych budynków indywidualnych.

Trasa drogi składa się z długich odcinków prostoliniowych i krótkiego bardzo krętego krótkiego odcinka w miejscowości Szwelice. W szczególności trasa kręta jest przy kościele w Szwelicach, gdzie droga z dwóch stron przylega do muru kościelnego a z trzeciej strony przechodzi ukośnie przez asfaltowy plac przykościelny. Istniejąca jezdnia ma szerokość 5,0 m a lokalnie 4,20 z poboczami ziemnymi 0,75-1,0 m i rowami drogowymi. W zabudowanej części miejscowości Szwelice są dwa odcinki chodników o szerokości 1,5 m i łącznej długości 315 m. Pas drogowy ma szerokość zmienną od 9,0 do 12,0 m.

Jezdnia asfaltowa jest w złym stanie technicznym, z wybojami i łatami miejscowo przykryta warstwą kruszywa. Stosunkowo dobra nawierzchnia jest na placu przykościelnym i wzdłuż muru kościelnego.

Droga przecina rów melioracyjny z przepustem rurowym pod 2x800 mm i długości 11,0 m w dobrym stanie i nie wymagający przebudowy..

Charakterystyka techniczna inwestycji

Celem przebudowy drogi jest poprawa warunków ruchu poprzez poszerzenie jezdni, przebudowanie i wybudowanie dodatkowych chodników i zapewnienie odpowiedniej trwałości nawierzchni poprzez wzmocnienie nawierzchni istniejącej.

Zakres przebudowy drogi:

- z projektu wyłączono odcinek o długości 24 m do oddzielnego opracowania przebudowy mostu przez rzekę Pełtę,
- poszerzenie jezdni do 6,0 m na odcinku od początku drogi do kościoła na długości 1188 m i 5,50 na pozostałym odcinku,

- wzmocnienie nawierzchni dwoma warstwami asfaltowymi, przy czym na odcinkach z krawężnikami i chodnikami warstwa górna nawierzchni podlega frezowaniu aby nadmiernie nie podnosić krawężnika,
- przebudowa istniejących chodników do szerokości 2,0 m i wybudowanie nowych chodników na długości 542 m,
- wybudowanie zjazdów z betonowej kostki brukowej do działek zabudowanych i z kruszywa do działek niezabudowanych,
- przebudowanie i wybudowanie przepustów pod zjazdami.

Parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna drogi – L,
- prędkość projektowa – 40 km/h, lokalnie 30 km/h,
- przekrój poprzeczny drogowy, lokalnie uliczny i poduliczny
- szerokość jezdni – 6,0 m, na długości 1188 m i 5,5 na pozostałej długości ,
- szerokość poboczy – 1,0 m,
- chodniki o szerokości 2,0 m na długości 569 m strona prawa i 288 m
- kategoria ruchu KR-2

Odwodnienie drogi następuje poprzez zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych umożliwiających spływ wody do rowów drogowych. Z rowów woda odprowadzana jest do rowów melioracyjnych lub jest pochłaniana przez grunt w pasie drogowym.

Lokalizacja przedsięwzięcia:

- powiat makowski gmina Karniewo obręb Szwelice dz. nr ew. 202, 200, 507/1, 507/2, 418/1, 523/1, 560
- powiat makowski, gmina Szelków obręb Dzierżanowo dz. nr ew. 53

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

Zagospodarowanie obecne pasa drogowego jest następujące:

– jezdnia asfaltowa	22 310 m ²
– chodniki i zjazdy z kostki brukowej	610 m ²
– powierzchnia biologicznie czynna	26 500 m ²

Razem	49 420 m ²

Zagospodarowanie projektowane pasa drogowego jest następujące:

– nawierzchnia asfaltowa	26 120 m ²
– chodniki z kostki brukowej	1 610 m ²
– zjazdy z kostki brukowej	520 m ²
– zjazdy z kruszywa	990 m ²
– powierzchnia biologicznie czynna	20 180 m ²

Razem	49 420 m ²

W granicach pasa drogowego kilkadziesiąt drzew, głównie lipy i topole. Po szczegółowym zaprojektowaniu elementów drogi określi się liczbę drzew do wycinki. Wstępnie szacuje się przeznaczenie do wycinki ok. 20 drzew. Oprócz drzew w pasie drogowym, lokalnie rosną krzewy przeznaczone do wycinki.

3. Rodzaj technologii

Projektuje się:

- nawierzchnię asfaltową o grubości ok. 10 cm,
- dwie warstwy podbudowy na poszerzeniach z kruszywa niezwiązanego i związanego cementem,
- chodniki i zjazdy na działki zabudowane z betonowej kostki brukowej na podbudowie z kruszywa niezwiązanego
- zjazdy na działki niezabudowane z kruszywa niezwiązanego.

Zastosowane do budowy drogi materiały będą materiałami naturalnymi lub pochodzące z przeróbki materiałów naturalnych (asfalt lub beton). Budowa realizowana będzie przez profesjonalną firmę. Roboty ziemne wykonywane będą mechanicznie. Głębokość ingerencji w grunt nie przekroczy 100 cm.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Nie przewiduje się wariantowania przedsięwzięcia.

5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów paliw oraz energii

Wodę i materiały budowlane dostarczy wykonawca robót: Szacuje się następujące ilości materiałów do budowy:

➤ mieszanka asfaltowa	ok.	2 750 m ³
➤ kruszywo łamane	ok.	1 680 m ³
➤ woda technologiczna	ok.	160 m ³
➤ paliwo do maszyn	ok.	40 m ³

6. Rozwiązania chroniące środowisko

1) Oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie realizacji

Ze względu na względnie niewielki zakres robót przy budowie drogi będą stosowane maszyny niepowodujące przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze dziennej. Będą to głównie lekkie koparki i ładowarki oraz układarki do mieszanki asfaltowej. Roboty budowlane nie będą wykonywane w porze nocnej w godzinach od 21:00 do godziny 7:00 rano.

W trakcie trwania prac budowlanych należy oddzielać ziemię próchniczną od urobku i gromadzić ją na hałdzie a potem użyć do formowania trawników. Należy selektywnie gromadzić odpady materiałów budowlanych, w tym surowców wtórnie użytecznych na wydzielonej powierzchni poza bezpośrednim zasięgiem robót.

W wypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te powinny zostać natychmiast zebrane i wywiezione przez firmy zajmujące się ich

unieszkodliwianiem. Firmy te muszą posiadać stosowne zezwolenia na wykonywanie takich prac.

Wykonawca robót zapewni odpowiednie warunki socjalne pracownikom. W szczególności zapewni pomieszczenia w postaci barakowozów lub kontenerów oraz sanitariaty stałe lub przenośne wyposażone w bezodpływowe zbiorniki z wentylacją. Sanitariaty powinny posiadać atesty Państwowego Zakładu Higieny. Zbiorniki będą opróżniane przez profesjonalny serwis. Powierzchnia pomieszczeń i liczba sanitariatów będzie dostosowana do liczby pracowników.

Inne ścieki komunalne (np. woda z umywalk i toalet) będą gromadzone w bezodpływowych zbiornikach i opróżniane beczkowozami dostosowanymi do wywozu nieczystości płynnych.

Lokalizację placu budowy, wielkości i usytuowanie urządzeń socjalno-bytowych wykonawca robót przedstawi w wymaganym przepisami prawa Planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

2) Oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie eksploatacji

W wyniku obserwacji ruchu na drodze stwierdzono, że obecnie jest ok. 900 pojazdów na dobę. Zakładając, że wskaźnik wzrostu ruchu wyniesie 5% rocznie, prognozowany ruch w okresie dwudziestoletnim wyniesie $900 \times 2,65 = \text{ok. } 2385$ pojazdów na dobę. Będą to głównie samochody osobowe. Taki ruch nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.

Odprowadzenie wody deszczowej odbywać się będzie poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne oraz istniejące rowy przydrożne. Kierunek odpływu wody będzie taki sam jak dotychczas, poziom wody gruntowej nie ulegnie zmianie a działki sąsiednie nie będą podtapiane. Tak więc woda spływająca z terenu inwestycji nie zaburzy istniejących stosunków wodnych. Spełnione więc będą wymagania art. 234 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (DZ. U. 2017 r. poz.2268 z późn. zm.).

Przewiduje się realizację inwestycji w latach 2022-2023.

3) Zasięg oddziaływania

Trzy czwarte długości drogi położona jest poza obszarami wrażliwymi pod względem środowiskowym a pozostała jedna czwarta leży w granicach Nasielsko-Karniewskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Niewielki zakres przebudowy drogi, przy braku potrzeby wycinki drzew na tym terenie, nie będzie miał wpływu na walory krajobrazowe obszaru chronionego.

Droga i jej odwodnienie nie spowoduje obniżenia poziomu wody gruntowej i nie wpłynie niekorzystnie na roślinność.

W obszarze oddziaływania inwestycji nie ma obiektów pod ochroną konserwatorską a także nie ma zagrożenia powodziowego.

Przebudowywana droga ma charakter lokalny, o ruchu lokalnym. Równa nawierzchnia spowoduje natomiast płynną jazdę i zmniejszenie drgań i hałasu. Generalnie, inwestycja nie pogorszy klimatu akustycznego. Zastosowane do budowy materiały naturalne (kruszuwo, piasek, asfalt) nie wpłyną szkodliwie na środowisko naturalne.

Zasięg niekorzystnego oddziaływania drogi na środowisko nie przekroczy granic pasa drogowego.

Wykaz działek w obszarze 100 m od granicy inwestycji zamieszczono w załączniku 1.

7. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

1) Ochrona wód w obrębie cieków

Inwestycja pod względem hydrograficznym zlokalizowana jest w dorzeczu Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 poz. 1911). W zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW200050. Stan ilościowy i chemiczny jednolitej części wód podziemnych został określony jako dobry, JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Zgodnie z art. 59 ustawy Prawo wodne celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczenie wprowadzenia do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Ponadto, inwestycja znajduje się w zlewni jednolitych części wód powierzchniowych (JCPW) o nazwie „Pełta od dopływu z Chełch do ujścia” z kodem PLRW200019265969 oraz JCPW o nazwie „Dopływ z Pomasek Wielkich” z kodem PLRW200017265964.

Z dalszych danych wynika, że JCWP „Pełta od dopływu z Chełch do ujścia” jest w dobrym stanie ekologicznym i chemicznym, natomiast jest w złym stanie technicznym i osiągnięcie celów środowiskowych jest zagrożone ale konieczne jest ich przesunięcie w czasie. Termin osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczono na 2027 rok. Uzasadnienie: Brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja rolnicza. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

JCWP „Dopływ z Pomasek Wielkich” jest w dobrym stanie ekologicznym i chemicznym, natomiast jest w złym stanie technicznym i osiągnięcie celów środowiskowych jest zagrożone ale konieczne jest ich przesunięcie w czasie. Termin osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczono na 2027 rok Uzasadnienie: Brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja rolnicza. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

2) Zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi

Na etapie realizacji inwestycji mogą pojawić się zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi spowodowanymi przez awarie sprzętu lub środków transportu na budowie. Mogą to być wycieki olejów silnikowych lub hydraulicznych. W przypadku pojawienia się zanieczyszczeń należy zastosować sorbent oleju. W przypadku niewielkiego zanieczyszczenia należy zebrać warstwę zanieczyszczonego gruntu z sorbentem i przechować w szczelnie zamkniętym naczyniu na zapleczu budowy do czasu zabrania przez

uprawniony podmiot do ich utylizacji. W przypadku większego zanieczyszczenia należy zebrać warstwę gruntu i bezpośrednio przekazać uprawnionemu podmiotowi do utylizacji.

Zgodnie z §17 ust.1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód i urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311), przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych natężenie zawiesiny ogólnej nie może przekroczyć 100 mg/l a węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l.

Obliczenia zawartości zanieczyszczeń ścieków deszczowych przeprowadzono z uwzględnieniem metodyki dla dróg dwujezdniowych. Obliczenia te wykonano w oparciu o metodykę zawartą w podręczniku wydanym przez Instytut Ochrony Środowiska „Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru” autorstwa pani Haliny Sawickiej-Siarkiewicz. Metodyka ta uzależnia wartości stężenia zawiesiny ogólnej w zależności od prognozowanego natężenia ruchu [poj./dobę] i ilości pasów ruchu.

Prognozę stężeń zawiesiny ogólnej określa się w zależności od liczby pasów ruchu o szerokości jednego pasa równej 3,5m wg następującego wzorów:

$$S_{zo} = 0,8 * S * 4/n$$

dla $n < 4$

gdzie:

n – liczba pasów ruchu,

S – stężenie zawiesin ogólnych w ściekach opadowych z drogi o czterech pasach ruchu i szerokości jednego pasa 3,5 m określone w zależności od natężenia ruchu [mg/l].

Przyjmując szerokość pasa ruchu 3,0 m i $S=30$ mg/l dla dróg niezurbanizowanych to:

$$S_{ZO} = 0,8 * 30 * 4/2 \times 3,00/3,50 = 41,1 \text{ mg/l} < \mathbf{100 \text{ mg/l}}$$

Prognozę stężenia węglowodorów ropopochodnych obliczono na podstawie wzorów:

a) stężenie substancji ekstrahujących się eterem naftowym $S_E = 0,08 * S_{ZO}$ [mg/l], gdzie S_{ZO} – stężenie zawiesiny ogólnej [mg/l]

b) stężenie węglowodorów ropopochodnych $S_R = 0,8 * S_E$

do1) $S_E = 0,08 * 41,1 = 3,29 \text{ mg/l}$

do2) $S_R = 0,8 * 3,02 = 2,63 \text{ mg/l} < \mathbf{15 \text{ mg/l}}$

3) Ilość odprowadzanych wód

Do gruntu będą odprowadzane wody opadowe lub roztopowe.

Maksymalna roczna wielkość wód

Maksymalną roczną wielkość wód opadowych i roztopowych z powierzchni utwardzonych określono na podstawie średniej rocznej opadów ze wzoru:

$$Q = h * F * 10 \text{ [m}^3\text{]}$$

h – średni opad roczny – dla Warszawy 550 mm (Internetowy Atlas Polski. Roczne sumy opadów)

F – powierzchnia zlewni = 6,58 [ha]

10 – przeliczenie milimetrów na metry i hektarów na metry kwadratowe

$$Q = 550 * 2,92 * 10 = 16\,060 \text{ [m}^3\text{]}$$

4) Źródło poboru wody

Woda potrzebna przy realizacji przedsięwzięcia będzie pobierana z sieci wodociągowej w miejscowości na warunkach określonych przez Gminę Karniewo właściciela sieci.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie będzie oddziaływania transgranicznego.

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

W rejonie przedsięwzięcia nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródładowych, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone oraz obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Planowane przedsięwzięcie *leży poza obszarami korytarzy ekologicznych*. Niskie natężenie ruchu drogowego nie będzie stanowiło przeszkody dla migracji roślin, zwierząt lub grzybów.

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

Projektowana droga nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej.

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

Nie ma i nie przewiduje się realizacji przedsięwzięć mogących prowadzić do skumulowania oddziaływania na środowisko.

12. Ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Nie przewiduje się wystąpienia katastrofy naturalnej (płaski teren) i ani budowlanej (brak obiektów inżynierskich). Natomiast nie można wykluczyć awarii sprzętu budowy a także awarii pojazdów przewożących materiały niebezpieczne zarówno podczas budowy jak i podczas eksploatacji.

W przypadku wystąpienia poważnej awarii najważniejsze jest podjęcie odpowiednich działań w tym szybkie powiadomienie odpowiednich służb takich jak: służby medyczne, służby drogowe, jednostki ratowniczo - gaśnicze, policja. Istotne jest ponadto współdziałanie z lokalnymi organami władzy. Ze względu na często nieodwracalne konsekwencje wystąpienia poważnej awarii podstawowym działaniem jest działanie prewencyjne. Dlatego też poniżej wskazano działania, które zmniejszają ryzyko wystąpienia awarii:

- konieczna jest właściwa organizacja robót,
- należy używać sprawnego sprzętu budowlanego,
- przewóz materiałów niebezpiecznych powinien odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami, a szczególności z Ustawą z dnia 19 sierpnia 2011r.

o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. 2020 r, poz. 154) oraz z przepisami wykonawczymi do tej ustawy.

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

Odpady powstające w trakcie budowy będą wywiezione, przeznaczone do utylizacji lub przetworzenia i ponownego wykorzystania.

Odpady budowlane na etapie budowy

- 1) Zanieczyszczony szkodliwymi substancjami tj. sorbent olejów z zanieczyszczonym gruntem kod 15 02 03 w ilości ok. 5 m³ i odpady z mieszanki bitumicznej kod 17 03 02 w ilości ok 15 m³. Odpady te będą odbierane przez uprawniony podmiot do zagospodarowania. Odpady nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko.
- 2) Niezanieczyszczony szkodliwymi substancjami tj. nadmiar humusu i gruntu z wykopów kod 17 05 04 w ilości ok. 300 m³. Odpady będą odbierane przez uprawniony podmiot do zagospodarowania. Odpady nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko.

Odpady komunalne na etapie budowy

- 1) Odpady podlegające segregacji tj. papier i tektura kod 20 01 01 w ilości 5 m³, tworzywa sztuczne kod 21 09 39 w ilości 12 m³, odpady zmieszane kod 20 03 01 w ilości ok. 15 m³. Odpady te będą czasowo magazynowane w zasobnikach lub specjalnych workach na zapleczu i odbierane przez uprawniony podmiot do zagospodarowania. Odpady nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko.
- 2) Odpady niepodlegające segregacji kod 20 03 04 tj. szlamy ze zbiorników bezodpływowych przenośnych toalet w ilości ok. 110 m³. Odpady będą bezpośrednio odbierane przez uprawniony podmiot do zagospodarowania. Odpady nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko.

Odpady w trakcie eksploatacji drogi

- 1) Powstające w wyniku wypadku drogowego tj. sorbent olejów z zanieczyszczonym gruntem kod 15 02 03 w ilości ok. 9 m³ rocznie. Odpady te będą odbierane przez uprawniony podmiot do zagospodarowania. Odpady nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko.
- 2) Powstające w ramach utrzymania drogi tj. tworzywa sztuczne (butelki plastikowe) pozostawiane przez użytkowników drogi kod 20 01 39 w ilości 2 m³ rocznie i trawa po koszeniu rowów kod 20 03 04 w ilości ok. 50 m³ rocznie. Odpady te będą odbierane przez uprawniony podmiot do zagospodarowania. Odpady nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko.

Podmiot realizujący budowę powinien zawrzeć umowę z uprawnionym podmiotem zajmującym się przetwarzaniem odpadów, w której należy określić, między innymi, częstotliwość odbierania odpadów, dostarczenia zasobników do gromadzenia odpadów i specjalnych worków. Niedopuszczalne jest gromadzenie szkodliwych odpadów na ziemi lub palenie odpadów.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Do rozbiórki przewidziano fragmenty nawierzchni asfaltowej, krawężniki i chodniki.

Załączniki:

Załącznik 1. Wykaz działek w obszarze 100 m od granicy inwestycji

Plan orientacyjny

Natura 2000

Korytarze ekologiczne

Mapa zagrożenia powodziowego

Plan zagospodarowania terenu w skali 1:1000

Kopia mapy ewidencyjnej w skali 1:2000

Wypisy z ewidencji gruntów