

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 oraz art. 74 ustawy z dnia 3 października 2008 roku „o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko” (Dz. U. z 2008r, Nr 199, poz. 1227) do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączam kartę informacyjną przedsięwzięcia pod nazwą:

**„Budowa drogi gminnej nr 104477 Popiołki - Cieciorzy”.**

**Inwestor: Gmina Zbójna**

### **I. Charakterystyka przedsięwzięcia:**

**1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia (w tym lokalizacja, opis terenów przyległych wraz z odniesieniem do najbliższej zabudowy mieszkaniowej).**

Przedsięwzięcie pod nazwą „**Budowa drogi gminnej nr 104477 Popiołki - Cieciorzy**” zlokalizowane będzie w Gminie Zbójna, pow. łomżyński, woj. podlaskie.

Przedmiotowy odcinek drogi gminnej nr 104477B Popiołki – Cieciorzy długości 4240,97 m objętej opracowaniem przebiega od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 645 o przebiegu Łomża – Nowogród- Zbójna - Myszyniec przez teren zabudowy rozproszonej wsi Popiołki oraz wśród pól uprawnych i lasów.

Zakresem opracowania objęto działki o nr: 271/2, 272, 285, 300, 273/2, 243, 274, 278, 244/2, 275, 281 obręb Popiołki i nr 1634/1, 1658, 1659, 1634/2 obręb Zbójna.

Działki nr 271/2, 272, 285, 273/2, 274, 278, 275, 281 i nr 1634/1, 1658, 1634/2 są własnością Gminy Zbójna i stanowią pasy drogowe a działki nr 300, 243, 244/2 i 1659 są własnością Skarbu Państwa w zarządzie Wojewódzkiego Zarządu Melioracji Wodnych i Urządzeń Wodnych i znajdują się na nich ciekі wodne. Łączna powierzchnia działek w zakresie opracowania ok. 41100 m<sup>2</sup>.

Działki nr 271/2, 272, 285, 273/2, 274, 278, 275, 281 i nr 1634/1, 1658, 1634/2 są własnością Gminy Zbójna i stanowią pasy drogowe a działki nr 300, 243, 244/2 i 1659 są własnością Skarbu Państwa w zarządzie Wojewódzkiego Zarządu Melioracji Wodnych i Urządzeń Wodnych i znajdują się na nich ciekі wodne.

W sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji leżą tereny o zabudowie jednorodzinnej, zagrodowej, grunty rolne, pastwiska i łąki IV, V i VI klasy oraz lasy.

Zakres przedsięwzięcia dotyczy wykonania nawierzchni mineralno-bitumicznej na istniejącej nawierzchni gruntowo-żwirowej oraz na wykonaniu obustronnych poboczy. Realizacja inwestycji ma na celu polepszenie warunków bezpieczeństwa dla ruchu pieszo – kołowego odbywającego się na tym odcinku.

Przedsięwzięcie obejmuje:

- przebudowę istniejącej gruntowej i gruntowo-żwirowej nawierzchni jezdni na nawierzchnię bitumiczną
- przebudowę istniejących zjazdów z drogi na posesje i pola
- przebudowę jednego z przepustów.

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

- łączna powierzchnia działek objętych planowanym przedsięwzięciem wynosi ok. 41100 m<sup>2</sup>;
- łączna powierzchnia terenu objętego przedsięwzięciem zajmie ok. 25900 m<sup>2</sup>;
- łączna powierzchnia nawierzchni bitumicznej zajmie ok. 17130 m<sup>2</sup>;
- łączna powierzchnia żwirowa zjazdów i poboczy zajmie ok. 8750 m<sup>2</sup>;
- dotychczasowy sposób wykorzystania terenu – teren zajmuje istniejąca droga o nawierzchni gruntowo-żwirowej, szer. 4,0 - 7,0 m i lokalnie z poboczami gruntowymi porośniętymi trawą. Droga ma przekrój szlakowy i przebiega w terenie zabudowy zagrodowej oraz wśród pól i lasów przejście do zamieszkałych posesji jest utrudnione, przejazd ze względu na koleiny i wgłębienia utrudniony, powodują one zwiększenie czasu przejazdu, zwiększenie zużycia paliwa o co za tym idzie ilości emitowanych do atmosfery spalin, zwiększenie szybkości zużycia układów amortyzujących w samochodach, realizacja przedsięwzięcia wpłynie na likwidację niniejszych utrudnień i poprawę stanu środowiska;

- na terenie planowanego przedsięwzięcia (w obrębie pasa drogowego) występuje zadrzewienie kolidujące z planowaną budową drogi

Prace drogowe prowadzone będą w granicach istniejącego pasa drogowego i w obrębie działek zajętych pod ciek. Nie zachodzi potrzeba wywłaszczeń żadnych gruntów.

### 3) Rodzaj technologii.

#### **stan istniejący:**

Droga ma nawierzchnię gruntowo-żwirową. Niewłaściwe spadki podłużne i poprzeczne, lokalne koleiny podłużne i poprzeczne utrudniające spływ wody z korony drogi – stan taki utrudnia ruch pieszego – kołowy i ma niekorzystny wpływ na środowisko naturalne tj. w dni słoneczne występuje kurz natomiast w trakcie opadów atmosferycznych kałuże uniemożliwiające przejazd czy przejście;

#### **stan projektowany:**

W ramach przedmiotowego opracowania projektuje się wykonanie nawierzchni bitumicznej na długości 4240,97 m szerokości 3,5 m z poszerzeniami na łukach do 6,0 m oraz w obrębie skrzyżowań i na mijankach do 6,0 m. Początek projektowanego odcinka nawiązuje się sytuacyjnie i wysokościowo do nawierzchni bitumicznej zjazdu z drogi wojewódzkiej nr 645. Ze względu na wąską jezdnię – 3,5 m oraz łuki pionowe i poziome ograniczające widoczność projektuje się mijanki o szerokości jezdni 5,0 m (z poszerzeniami na łukach) i długości min. 25 m ze skosami długości 5-10 m.

Na życzenie Inwestora na całym odcinku projektuje się przekrój szlakowy z obustronnymi poboczami żwirowymi szerokości 1,0 m. Na odcinkach gdzie jezdnia ma szerokość mniejszą niż 3,5 m projektuje się dodatkowe pobocze gruntowe o szerokości 0,5 m.

Zgodnie z wytycznymi inwestora zaprojektowano drogę o n/w parametrach technicznych:

- klasa techniczna drogi - dojazdowa D
- obciążenie ruchem - ruch kategorii - KR1
- prędkość projektowa - 30 km/h
- przekrój poprzeczny - szlakowy
- szerokość jezdni – 3,5 m z poszerzeniami
- szerokość poboczy – 2x1,0 m (z poszerzeniem o 0,5m).

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 wg PN-EN 13108-1 – grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 wg PN-EN 13108-1 – grub. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego – gr. 20 cm.
- wyrównanie istniejącej nawierzchni gruntowo-żwirowej gruntem przepuszczalnym do rzędnej projektowanej koryta pod podbudowę - grubość zmienna.

Wzdłuż całego projektowanego do przebudowy odcinka projektuje się przebudowę istniejących zjazdów na posesje i przyległe pola, polegający na wykonaniu nawierzchni bitumicznej (konstrukcja jak na drodze głównej) na długości 2 m od krawędzi jezdni a dalej do granicy pasa drogowego nawierzchni żwirowej gr 12 cm.

Projektowana przebudowa nie ingeruje w istniejące stosunki wodne. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy zaprojektowano powierzchniowo na zasadach dotychczasowych poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących rowów. Istniejące rowy i istniejące przepusty należy oczyścić. Przepust w km ma uszkodzone popękane kręgi betonowe. W związku z tym projektuje się przebudowę tego przepustu z zachowaniem jego dotychczasowej długości i przekroju.

### 4) Ewentualne warianty realizacji przedsięwzięcia.

W pracach koncepcyjnych rozważano wariantowe wykonanie przedsięwzięcia.

**Wariant 1** - tzw. zerowy, polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, czyli pozostawienie drogi w obecnym stanie. Realizacja tego wariantu wiąże się z zachowaniem obecnie istniejącego sposobu wykorzystania terenu oraz stanu elementów przyrodniczych środowiska. Wariant ten jest najkorzystniejszy z punktu oddziaływania na środowisko ponieważ pozostawia je w stanie istniejącym. Jednak wybór tego wariantu skutkowałby jak dotychczas, corocznym wydatkowaniem pieniędzy z budżetu gminy na naprawę jej nawierzchni polegającą na częstym profilowaniu i uzupełnianiu nawierzchni dowiezionym kruszywem bez gwarancji trwałej poprawy jej stanu technicznego oraz komfortu jazdy.

Nierówna nawierzchnia brukowa powoduje szybsze niszczenie elementów samochodów i w sposób istotny obniża komfort jazdy. Zarząd drogi ponosi duże koszty napraw nawierzchni szczególnie w okresie zimowym. Obecność służb utrzymaniowych dodatkowo utrudnia ruch i denerwuje kierowców. Wibracje i hałas spowodowane przez samochody przejeżdżające po wyboistej i nierównej nawierzchni są bardzo uciążliwe szczególnie w porze nocnej dla mieszkańców domów mieszkalnych stojących w pobliżu drogi. Ciągłe zwalnianie i przyspieszanie pojazdów ze względu na stan nawierzchni jest również źródłem dodatkowej emisji spalin. W okresie letnim każdy przejeżdżający pojazd wzbudza kurz i pył, w okresie jesienno – wiosennym lub po każdym deszczu na drodze stoją kałuże ze względu na utrudniony spływ wody z nawierzchni. Przejeżdżające samochody rozbryzgują wodę z kałuż i ochlapują pieszych i rowerzystów a także przyległe do drogi obiekty.

**Wariant 2** – polegający na przebudowie drogi ze zmianą jej nawierzchni z gruntowo-żwirowej na bitumiczną, w istniejącym wyjeżdżonym i utrwalonym pasie drogowym (teren przedstawia znikomą wartość przyrodniczą poprzez dotychczasowe wykorzystanie jako ciąg drogowy). W tym wariantcie nie ma potrzeby regulacji granic pasa drogowego.

Realizacja tego wariantu inwestycji wiąże się z krótkotrwałym negatywnym oddziaływaniem w fazie realizacji inwestycji, a także nieznacznym negatywnym w fazie jej eksploatacji, jednakże korzyści społeczno – gospodarcze są duże. Przebudowa drogi i podniesienie jej parametrów technicznych zapewni m.in. :

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej do terenów przyległych,
- integrację układu dróg gminnych z drogami powiatowymi i wojewódzkimi,
- zwiększenie szybkości i komfortu przemieszczania się ludności,
- uporządkowanie sieci dróg,
- zwiększenie szansy na rozwój małych i średnich przedsiębiorstw,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu.

**Wariant 3** – inny przebieg drogi w nowej lokalizacji. Budowa drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej, z poboczeniami i odwodnieniem w nowym terenie wymagałaby zajęcia nowego terenu, nie stanowiącego własności gminy, co pociągałoby konieczność wykupu gruntów. Zmiana przebiegu drogi to duże koszty robót ziemnych i dodatkowe koszty na wzmocnienie konstrukcji nawierzchni drogi. Ponadto wytyczenie każdej nowej trasy na tym obszarze musiałaby się wiązać z dodatkową wycinką dużej ilości drzew a także zajęciem znacznych powierzchni terenów uprawnych.

Korzyści dla społeczeństwa w tym wariantcie są dużo mniejsze niż w drugim gdyż zmiana przebiegu drogi w stosunku do drogi wyjeżdżonej i utrwalonej w terenie oraz obsługującej w sposób optymalny przyległe posesje może budzić niezadowolenie społeczne.

Analizie poddano również różne technologie wykonania przebudowy drogi w tym wykonania nawierzchni. Odrzucono wykonanie nowej nawierzchni żwirowej oraz nawierzchni z kostki betonowej. Biorąc pod uwagę względy techniczne (trwałość nawierzchni, łatwość i szybkość wykonania, dostępność oraz znajomość technologii), względy eksploatacyjne (łatwość utrzymania), względy ekonomiczne (wysokość kosztów wykonania i utrzymania w stosunku do trwałości) wybrano technologię z wykorzystaniem asfaltobetonu. Wybrany wariant spełnia również wymogi bezpieczeństwa ruchu. Wariant przebudowy drogi został przyjęty przez Inwestora uwzględniając również aktualne potrzeby mieszkańców i użytkowników terenów przyległych do drogi.

**Z powyższych względów do realizacji wybrano Wariant 2, tj. przebudowę drogi po istniejącej wyjeżdżonej trasie** z wykonaniem nawierzchni bitumicznej z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni gruntowo-żwirowej jako podłoża pod nową konstrukcję.

Przedkładana informacja dotyczy przedsięwzięcia realizowanego w tym wariantcie.

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

### **a) w fazie realizacji**

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej – systemem liniowym. Maszyny/sprzęt przewidziany do realizacji robót drogowych posiada własne środki napędowe i nie wymaga zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy. Natomiast asfalt i cement z wytwórni mas bitumicznych, zakładów petrochemicznych i z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami.

Szacunkowe zużycie:

- woda – ok. 660 m<sup>3</sup>
- paliwa – ok. 1260 kg.
- gaz – nie przewiduje się,
- energia – nie przewiduje się,
- inne surowce: piasek – ok. 6000 m<sup>3</sup>, pospółka ok. 33 m<sup>3</sup>, grys ok. 8160 Mg, żwir ok. 880 m<sup>3</sup>
- materiały: asfalt drogowy – ok. 3,6 Mg, mieszanka mineralno asfaltowa ok. 3700 Mg.

b) w fazie eksploatacji

Po wykonaniu przedsięwzięcia nie będzie zachodziła potrzeba wykorzystania i zabezpieczenia dodatkowych zasobów wody, paliw, energii i innych materiałów.

Wystąpi niewielkie zapotrzebowanie na substancję (piasek i sól) do zimowego utrzymania dróg.

## **6) Rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji i eksploatacji środowiska.**

**Celem zminimalizowania bądź wyeliminowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko w fazie realizacji i eksploatacji będą przestrzegane poniższe zasady:**

- Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety, korzystanie z tankowania maszyn roboczych i samochodów – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowe,
  - wszystkie powstające w trakcie wykonywania inwestycji odpady będą gromadzone selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych a następnie wywożone z placu budowy na składowisko odpadów lub odpowiednio zagospodarowane
  - prace planuje się wykonywać tylko w porze dziennej by zminimalizować wpływ hałasu na przyległe tereny osiedli ludzkich.
  - W czasie przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączone
  - Wody opadowe będą skierowane do rowów przydrożnych obsianych roślinnością trawiastą
  - Przedsięwzięcie będzie realizowane poza okresem lęgowym ptaków i jego wykonawstwo zostanie skrócone do minimum
  - Beton asfaltowy z wytwórni będzie dowożony specjalistycznymi samochodami z plandekami
  - Pracujący na budowie sprzęt będzie poruszał się tylko w obrębie pasa drogowego
- Inwestycja nie pogorszy negatywnego oddziaływania istniejącej drogi na środowisko. W związku z polepszeniem stanu nawierzchni jezdni / równości nawierzchni, zmniejszy się emisja spalin do środowiska oraz ulegnie zmniejszeniu negatywne oddziaływanie akustyczne. Przebudowa drogi nie zwiększy ilości odprowadzanych powierzchniowo wód opadowych W związku z polepszeniem równości nawierzchni jezdni i odnowieniem rowów przydrożnych usprawnione zostanie odprowadzenie wód powierzchniowych..

## **7) rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:**

Planowane przedsięwzięcie będzie miało niewielki wpływ na środowisko w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Niekorzystne oddziaływania, jakie mogą wystąpić zarówno w okresie realizacji przedsięwzięcia, jak i późniejszej eksploatacji to hałas (norma to 60dB w dzień i 50dB w nocy) i zanieczyszczenia powietrza nie przekraczające dopuszczalnych norm. Emisje tego typu w fazie budowy mają charakter punktowy (pojedyncze maszyny) i okresowy (czas trwania budowy). Emitowany hałas jest uciążliwy, szczególnie dla Wykonawcy robót. Występując lokalnie w miejscu budowy jego uciążliwość może być odczuwalna w strefie zabudowy mieszkalnej. Dlatego prace budowlane w pobliżu zabudowy mieszkalnej należy prowadzić tylko w porze dnia (od godziny 6:00 do godziny 22:00). W fazie budowy powstawać będą odpady z prac rozbiórkowych istniejących obiektów budowlanych, robót ziemnych, układania nawierzchni drogi, usuwania istniejących nawierzchni. Powstające odpady zaliczane są wg katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, zgodnie z § 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów. Powstające odpady będą w odpowiedni sposób zagospodarowane lub poddane utylizacji (unieszkodliwieniu) zgodnie z Ustawą. W fazie eksploatacji podstawowymi zanieczyszczeniami charakterystycznymi w komunikacji samochodowej są: tlenki azotu (NO<sub>x</sub>), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>), powstające podczas spalania paliw w silnikach, pary ołowiu,

tlenki siarki (SO<sub>x</sub>), z przewagą dwutlenku siarki (SO<sub>2</sub>), powstające podczas spalania oleju napędowego.

- ***ilość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych (technologicznych)***

- nie dotyczy,

- ***ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:***

- Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy zaprojektowano powierzchniowo na zasadach dotychczasowych poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących rowów,

- ***ilość, rodzaj oraz sposób postępowania z odpadami*** (ewentualnie kody odpadów)

- patrz punkt 6,

- ***przewidywane emisje do powietrza i zasięg oddziaływania***

- w stosunku do stanu istniejącego nastąpi zmniejszenie emisji spalin samochodowych, poprzez skrócenie czasu ich przejazdu pojazdów,

- zmniejszy się wielkość zapylenia z uwagi na wymianę pyłacej nawierzchni na masę mineralno-bitumiczną;

- ***przewidywane emisje hałasu i zasięg oddziaływania***

- w stosunku do stanu istniejącego po wykonaniu inwestycji, nastąpi znaczące zmniejszenie emisji hałasu poprzez krótszy czas przejazdu pojazdów,

- mogą zaistnieć okresowe uciążliwości spowodowane wykonywanymi robotami, lecz zminimalizuje się ich oddziaływanie na tereny sąsiednie poprzez wykonywanie ich w godzinach dziennych w czasie pobytu w pracy okolicznych mieszkańców,

- ***ilość i rodzaj planowanych do zainstalowania maszyn i urządzeń***

- nie dotyczy.

Ewentualne inne niekorzystne oddziaływania będą w minimalnym stopniu wpływały na środowisko otoczenia projektowanych elementów.

Przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko nie przewiduje się wprowadzania do środowiska substancji lub energii, które mogłyby negatywnie wpływać na środowisko, w tym na zdrowie i życie ludzi.

#### **8) określenie możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

- w przypadku przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się przeprowadzania postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko – zasięg przedsięwzięcia nie przekroczy granic Gminy Zbójna.

#### **9) Usytuowanie przedsięwzięcia – ze zwróceniem uwagi na możliwe zagrożenie środowiska – zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz uwarunkowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z uwzględnieniem:**

- obszary wodno – błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych: planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarach wodno – błotnych czy o płytkim zaleganiu wód podziemnych – **jest zlokalizowane poza tymi obszarami nie dotyczy,**
- obszary wybrzeży: planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarach wybrzeży – **jest zlokalizowane poza tymi obszarami nie dotyczy,**
- obszary górskie lub leśne: planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarach górskich czy leśnych – **jest zlokalizowane poza tymi obszarami nie dotyczy,**
- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych: planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarach strefy ochronnej ujęć wód oraz w obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych – **jest zlokalizowane poza tymi obszarami nie dotyczy,**
- obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92 poz. 880) : w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary podlegające ochronie na podstawie w/w Ustawy, przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarze Natura 2000 i nie graniczy z takim obszarem najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Dolina Dolnej Narwi kod PLB140004 – położona w odl. około 10km od terenu robót i Puszcza Piska kod PLB280008 – położona w odl. około 13km od terenu robót– **jest zlokalizowane poza tymi obszarami nie dotyczy,**
- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone: lokalizacja przedsięwzięcia jest na terenie miejscowości Popiołki, gdzie standardy jakości środowiska nie

- są przekroczone – **nie dotyczy**,
- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne: planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na dobra historyczne, kulturowe, archeologiczne – w sąsiedztwie nie występują takie obszary – **jest zlokalizowane poza tymi obszarami nie dotyczy**,
- gęstość zaludnienia: na terenie Gminy Zbójna gęstość ta wynosi **24 osoby na 1 km<sup>2</sup>**,
- obszary przylegające do jezior: teren planowanego przedsięwzięcia nie przylega do jezior – **jest zlokalizowane poza tym obszarem nie dotyczy**,
- obszary ochrony uzdrowiskowej: na terenie planowanego przedsięwzięcia oraz sąsiedztwa nie występują obszary ochrony uzdrowiskowej – **jest zlokalizowane poza tym obszarem nie dotyczy**.

#### 10) Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia.

- **skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:**  
budowa drogi obejmuje działki o łącznej powierzchni 41100 m<sup>2</sup>, planowane przedsięwzięcie obejmuje teren o łącznej szacunkowej powierzchni 25900 m<sup>2</sup>, co stanowi 63%,
- **powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na terenach sąsiednich: tereny sąsiednie z planowaną inwestycją są terenami zabudowy jednorodzinnej zagrodowej**  
–budowa drogi nie jest przedsięwzięciem kumulującym z innymi przedsięwzięciami.
- **wykorzystanie zasobów naturalnych:**  
– w trakcie realizacji inwestycji zostanie wykorzystany: piasek, żwir, pospółka,
- **emisji występowania innych uciążliwości:**  
– nie wystąpią inne uciążliwości związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia ,
- **ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:**  
– planowane przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć gdzie występują technologie i substancje stwarzające wystąpienie poważnej awarii.

#### 11) Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego przedsięwzięcia w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w punkcie 9 i 10, wynikające z:

- zasięg oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać: planowane przedsięwzięcie ma zasięg lokalny obejmujący miejscowość Popiołki o liczbie ludności niespełna ..... – **przedsięwzięcie nie ma negatywnego oddziaływania na ludność– jego realizacja wpłynie na poprawę warunków ich życia**,
- transgraniczny charakter oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze: zasięg przedsięwzięcia nie przekroczy granic Gminy Zbójna – **nie istnieje więc możliwość transgranicznego oddziaływania inwestycji**;
- wielkość i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej: **nie dotyczy – istniejący stan to droga żwirowo-gruntowa, realizacja inwestycji wpłynie na poprawę warunków ruchu drogowego a skrócony czas przejazdu wpłynie pozytywnie na środowisko naturalne**,
- prawdopodobieństwo oddziaływania – **nie przewiduje żadnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i życie ludzkie**,
- czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania – **nie wystąpi**.

#### 12) Dla realizacji przedsięwzięcia nie istnieje konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

- nie dotyczy wyznaczenia strefy ograniczonego użytkowania – planowane przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć wymienionych w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 25 poz.150).

#### 13) Podsumowanie

Przeprowadzona analiza potencjalnych zagrożeń dla środowiska wynikłych z projektowanej budowy przedmiotowego odcinka drogi gminnej oraz sposobów minimalizacji skutków doprowadziła do następujących wniosków:

1. planowany do budowy odcinek drogi nie jest obiektem nowym, a planowana inwestycja obejmuje obszar będący wyjeżdżoną i utrwaloną drogą brukową,
2. nie zmienia istniejących połączeń komunikacyjnych,

3. nie spowoduje zmian w migracji zwierząt dzikich i domowych oraz hodowlanych,
4. nie wpłynie negatywnie na szatę roślinną
5. nie spowoduje zmian stosunków wodnych,
6. nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego, a wręcz przewiduje się, że zwiększenie płynności ruchu poprzez ułożenie nowej nawierzchni spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza,
7. nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych,
8. planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo-krajobrazowego, kulturowego jak również nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi,
9. projektowane przedsięwzięcie, z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształconym, nie będzie źródłem konfliktów społecznych,
10. przewiduje się, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje wzrostu zagrożenia dla gatunków chronionych w ramach obszaru NATURA 2000.