

## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku Jelonka - Kleszczele wraz z budową niezbędną infrastruktury technicznej”.

*[stosownie do art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.)]*

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

Planowane zamierzenie jest przedsięwzięciem, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), kwalifikowane jako „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”.

Przedsięwzięcie będzie polegało na budowie i rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku Jelonka – Kleszczele, na odcinku od km ok. 61+800 do km ok. 65+700 w gminie Kleszczele i gminie Dubicze Cerkiewne. Przebieg przewidzianego do przebudowy odcinka drogi projektuje się po stronie wschodniej miejscowości Kleszczele i zachodniej od miejscowości Dubicze Cerkiewne.

Budowa i rozbudowa drogi będzie przebiegać w istniejącym pasie drogowym drogi wojewódzkiej nr 685. Długość całkowita odcinka drogi do remontu wyniesie ok. 3850 m. Długość ścieżki rowerowej/ciągu pieszo rowerowego wyniesie 3850 m i jest on zaplanowany po stronie prawej drogi wojewódzkiej (zachodniej). Rozbudowany odcinek drogi wojewódzkiej będzie posiadał klasę G, mając swój początek i koniec w dowiązaniu do istniejącego przebiegu/zagospodarowania. Planowany do przebudowy odcinek drogi nie koliduje z zabudową zagrodową, mieszkaniową oraz zabudową o innym przeznaczeniu.

Wokół istniejącej drogi poddawanej rozbudowie i budowie znajdują się grunty leśne lasów państwowych Lz-p, lasów prywatnych, pojedyncze drzewa i skupiska drzew i krzewów oraz nieużytków. Większość terenu wokół przedsięwzięcia jest zalesiona. Dominują drzewostany sosnowe z domieszką brzozy, olchy oraz jarząbu. W podszycie występuje między innymi jałowiec zwyczajny i czeremcha. Na szerokości pasa drogowego (ok. 21 m) zostanie wykonana wycinka drzew i krzewów kolidująca z projektowaną inwestycją.

Odcinek terenu drogi zajmowany przez gminę Kleszczele jest w całości łagodnie ukształtowany, chociaż w wielu miejscach urozmaicony grupami niewysokich wzniesień i płytkich obniżen.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze

zm.), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie jednolitych części wód o nazwie:

- Orlanka od źródeł do Orlej” o kodzie PLRW200017261429 i typie abiotycznym: potok nizinny piaszczysty (17). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych posiada status naturalnej części wód,

- „Nurzec źródeł do Nurczyka” o kodzie PLRW200023266619, typ (23) - potok lub strumień na obszarze będącym pod wpływem procesów torfotwórczych. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych posiada status naturalnej części wód.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd):

- oznaczonych kodem PLGW200055; która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym,

- oznaczonych kodem PLGW200052, której stan oceniony został jako dobry.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

## **II. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną.**

Inwestycja będzie realizowana w istniejącym pasie drogowym drogi wojewódzkiej nr 685, na działkach o nr geod. 4442/2, 2669/2 i 588/1 o łącznej długości ok. 3600 m, położonych w obrębie Kleszczele, gmina Kleszczele. Na terenie gminy sąsiedniej inwestycja będzie zlokalizowana na działce o nr geod. 75/5 oraz na części działki o nr geod. 75/4 o łącznej długości ok. 240 m, w obrębie Jelonka, gmina Dubicze Cerkiewne. Długość całkowita odcinka drogi do remontu wyniesie ok. 3850 m.

Powierzchnia projektowanej jezdni głównej – ok. 27 000 m<sup>2</sup>.

Powierzchnia ciągu pieszo rowerowego /ścieżki rowerowej – ok. 12 000 m<sup>2</sup>.

Powierzchnie zielone - pozostała część pasa drogowego – ok. 30 000 m<sup>2</sup>.

Większość terenu wokół przedsięwzięcia jest zalesiona. Dominują drzewostany sosnowe z domieszką brzozy, olchy oraz jarząbu. W podszycie występuje między innymi jałowiec zwyczajny i czeremcha. Przy pasie drogowym wokół planowanej ścieżki rowerowej oraz wydepczyskach spotyka się nieliczne nitrofilne zbiorowiska miejsc ruderalnych należące do nitrofilnych zbiorowisk porębowych, zbiorowisk ruderalnych wysokich bylin, półruderalnych kserotermicznych zbiorowisk pionierskich głównie z udziałem roślin kłaczowych i rozłogowych, zdominowane przez perz. Przy rowach odwadniających wykształciły się zbiorowiska roślin jednorocznych i dwuletnich terenów ruderalnych z klasy zbiorowisk rzęs tworzących skupienia na powierzchni wód stojących lub bardzo wolno płynących, a także stulisz lekarski.

## **III. Rodzaj technologii.**

Inwestycja przewiduje rozbudowę i budowę DW nr 685 na odcinku Jelonka – Kleszczele wraz z budową ścieżki rowerowej. Zaprojektowano konstrukcję nawierzchni jezdni z warstwą ścieralną bitumiczną, odpowiednią dla drogi wojewódzkiej kategorii ruchu KR 5, dla dróg bocznych kategoria ruchu KR 1-3, dostosowaną do poszczególnych odcinków różniących się grupą nośności podłoża.

Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi głównej (KR5):

- warstwa ścieralna z AC 11S,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22P,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,

- podbudowa pomocnicza w postaci gruntu stabilizowanego cementem,
- wymiana gruntu – kruszywo naturalne,

Parametry techniczne:

- szerokość jezdni drogi wojewódzkiej – min. 7,0 m (2 x 3,5 m),
- szerokość ścieżki rowerowej/ ścieżki pieszo rowerowej – min. 2,5 m (bez obrzeży),
- szerokość poboczy gruntowych – min. 1,0 m (bez krawężnika i obrzeża),
- szerokość chodnika – min. 1,5 m (bez krawężnika i obrzeża),
- rowy przydrożne otwarte trapezowe – szer. dna min. 0,4 m, pochylenie skarp 1:1-1:1,5.

Powierzchnia projektowanej jezdni głównej – ok. 27 000 m<sup>2</sup>.

Ciąg pieszo rowerowy /ścieżki rowerowej – ok. 12 000 m<sup>2</sup>.

Powierzchnia zielona- pozostała część pasa drogowego (rowy, karpy) – ok. 30 000 m<sup>2</sup>.

Technologia rozbudowy i budowy drogi oraz ścieżki rowerowej/ścieżki pieszo rowerowej będzie wymagała następujących kolejności postępowania w zakresie prac przygotowawczych i robót budowlanych:

- wytyczenie geodezyjne trasy ścieżki,
- roboty przygotowawcze, wytyczenie i założenie bazy budowy poza terenami chronionymi prawnie,
- transport maszyn drogowych i materiałów do budowy,
- prace rozbiórkowe (nawierzchnie, elementy drogowe),
- roboty ziemne,
- przebudowa kolidującej infrastruktury,
- budowa przepustów pod drogą,
- wykonanie podbudowy,
- wykonanie nawierzchni jezdni,
- wykonanie chodników, ścieżki rowerowej, ścieżki pieszo-rowerowej, poboczy, rowów drogowych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

W przekroju normalnym droga będzie posiadać 1x2 o szerokości 7,0 m (2x3,5) o przekroju daszkowym ze spadkami 2%. Po stronie prawej przewiduje się ścieżkę pieszo rowerową o szer. 2,5-3,5 m, pobocza drogi szerokości 1,0-1,5 m, lokalizacja zgodnie z PZT. Zaprojektowano drogę główną klasy G o szerokości jezdni 7,0 m (2 x 3,5 m), z ścieżką pieszo-rowerową (P) odsuniętą od jezdni i rozdzielone poboczem i pasem zieleni.

Infrastruktura ścieżki rowerowej, a szczególnie jej nawierzchnia powinna być równa, gładka i nie śliska. Szerokość ścieżki rowerowej/ciągu pieszo rowerowego powinna być dostosowana do spodziewanego natężenia ruchu rowerowego oraz kategorii trasy rowerowej. Szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów będzie wynosiła co najmniej 2,5 m (min. 2,0), a jednokierunkowej co najmniej 2 m (min. 1,5). Szerokość ścieżki rowerowej/ścieżki pieszo rowerowej to szerokość warstwy ścieralnej. Obrzeża betonowe, krawężniki lub inne podobne elementy nie wliczają się do szerokości ścieżki dla rowerów. W tym celu na długości 2–6 m należy droga dla rowerów zostanie poszerzona o 30%. Szerokość wspólnej ścieżki dla pieszych i rowerzystów, bez wyodrębnionej części dla pieszych i rowerzystów, z ruchem rowerowym w obu kierunkach powinna wynosić co najmniej 3 m (min. 2,5 m).

Pochylenie poprzeczne ścieżki dla rowerów powinno być jednostronne i wynosić od 2% do 5%. Na łukach poziomych o promieniu mniejszym niż 20 m spadek pochylenia poprzecznego należy skierować ku wewnętrznej stronie łuku. Odległość dwukierunkowej ścieżki dla rowerów od krawędzi jezdni nie może być mniejsza niż 0,5 m. Zaleca się poszerzenie tej odległości w celu pozyskania miejsca na nasadzenie roślinności, umieszczenie znaków, latarni, słupków lub innych urządzeń pomiędzy drogą dla rowerów a jezdnią tworząc tzw. pas techniczny. Urządzenia lub roślinność służąca fizycznemu oddzieleniu drogi dla rowerów od jezdni nie powinny być wyższe niż 0,8 m ponad nawierzchnię drogi dla rowerów na odcinku krótszym niż 50 m przed skrzyżowaniem, aby nie ograniczać widoczności. Zaleca

się oddzielenie drogi dla rowerów od chodnika pasem zieleni lub elementami małej architektury. Jeśli droga dla rowerów przylega bezpośrednio do chodnika, wówczas nawierzchnia powinna być obniżona w stosunku do chodnika od 0,03 m do 0,05 m. Zaleca się stosowanie krawężnika ułożonego „na płask” tzn. leżącego krawężnika najazdowego, dedykowanej kształtki lub pochyłego zabruku. W okolicach przejść dla pieszych nawierzchnie drogi dla rowerów i chodnika należy zrównać, obniżając chodnik do poziomu drogi dla rowerów.

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

Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia wykorzystane zostaną następujące woda, surowce i energia podana w ilościach szacunkowych:

- woda do celów budowlanych, szacunkowo wyniesie ok. 300 m<sup>3</sup> (głównie do zagęszczania robót ziemnych celem uzyskania optymalnej wilgotności gruntu),
- energia dla celów prowadzenia budowy,
- paliwa napędowe dla zasilenia środków transportu i sprzętu budowlanego, ok. 180 m<sup>3</sup>,
- gospodarka masami ziemnymi (wartości szacunkowe): wykopy – 15 500 m<sup>3</sup>, nasypy – 5 200 m<sup>3</sup>,
- piasek do nawierzchni drogowych ~ 6500 m<sup>3</sup>,
- woda ~ 450 m<sup>3</sup>,
- kruszywo naturalne od podbudowy pomocniczej i poboczy ~ 12 930 Mg,
- kamień polny, otoczaki, paliki drewniane,
- tłuczeń kamienny, grunt stabilizowany cementem,
- kruszywo kamienne łamane – tłuczeń 31,5 ÷ 63 mm ~ 14 680 Mg,
- miał 0 ÷ 4 mm do nawierzchni drogowych ~ 200 Mg,
- beton ~ 300 Mg,
- kostka kamienna ~ 68 Mg,
- kostka betonowa ~ 226 Mg,
- beton asfaltowy ~ 13 047 Mg,
- paliwa do pojazdów i urządzeń mechanicznych wykonujących prace przy budowie ~ 9000 kg,
- krawężniki, obrzeża ~ 9000 mb,
- stal – balustrady, bariery, ogrodzenia segmentowe, elementy informacyjne (oznakowanie pionowe) i inne elementy wyposażenia,
- płyty betonowe – umocnienie skarp,
- stalowe słupy oświetleniowe i elektryczne,
- kable elektroenergetyczne i telekomunikacyjne,
- rury stalowe jako technologiczne i osłonowe dla sieci uzbrojenia terenu,
- izolacje na bazie bitumu i żywic modyfikowanych – izolacja żelbetowych prefabrykatów przepustu na styku z gruntem, izolacja prefabrykowanych elementów fundamentów słupów elektrycznych (również oświetleniowych).

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia zużycie surowców, materiałów, paliw, energii będzie ograniczone.

Przedsięwzięcie nie wymaga zaopatrzenia w wodę. Woda w ilości około 100 m<sup>3</sup> będzie wykorzystywana w pierwszym roku oddania drogi do eksploatacji na podlewanie nasadzonych drzew i krzewów. W kolejnych latach około 15 m<sup>3</sup> rocznie do mycia znaków pionowych.

Piasek w sezonie zimowym do zwalczania śliskości jezdni, chodników itp.

Sól do zwalczania śliskości zimowej ok. 5,0 ton/sezon.

Farba chemoutwardzalna do odnawiania oznakowania poziomego – ok. 100 litrów każdorazowo przy założeniu, że oznakowanie będzie odnawiane np. raz na dwa lata.

Energia gazowa - nie dotyczy.

Energia cieplna - nie dotyczy.

Szacunkowe łączne zapotrzebowanie na energię elektryczną (na potrzeby robót budowlanych oraz oświetlenia) wyniesie ok. 2 400 kW.

Ponadto, transport materiałów odbywać się będzie pojazdami z zapłonem samoczynnym (ZS). Również do prac drogowych stosowane będą maszyny z ZS. Zużywany będzie w fazie budowy w dużych ilościach olej napędowy do:

- koparek przedsięwziętych (0,14 m<sup>3</sup> i 0,60 m<sup>3</sup>) - moc silnika 30 kW,
- zagęszczarek gruntu - moc silnika 25 kW,
- ubijaków mechanicznych – moc silnika 5,5 kW,
- pojazdów ciężarowych, samowyladowczych, skrzyniowych, o mocy silnika 50-300 kW,
- agregatu prądotwórczego – moc silnika 5,5 kW.

## **V. Rozwiązania chroniące środowisko.**

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zastosowane będą następujące rozwiązania techniczne i organizacyjne chroniące środowisko:

- ścieki sanitarne powstające podczas etapu budowy będą zbierane do sanitariatów toi-toi, a następnie przekazywane jednostkom posiadającym stosowne uprawnienia do odbioru i transportu do stacji zlewnej,
- wody opadowe z jezdni, zjazdów, ścieżki pieszo-rowerowej oraz przyległego terenu zostaną odprowadzone powierzchniowo do projektowanych rowów drogowych,
- roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych,
- w trakcie prowadzenia robót zostanie zapewnione całkowite bezpieczeństwo pracownikom jak i użytkownikom drogi, która zostanie oznakowana i zabezpieczona,
- roboty będą wykonywane sprzętem mechanicznym: koparki, spycharki, samochody samowyladowcze, walce drogowe, układarki mas bitumicznych, zagęszczarki, równiarki i dźwigi, sprawnym technicznie,
- roboty ziemne i nawierzchniowe, wykonywane będą mechanicznie i ręcznie z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa prowadzenia robót,
- wykorzystanie gotowych mieszanek bitumicznych (beton asfaltowy) wytwarzanych w wytwórniach położonych poza terenem budowy i dowożonych na plac budowy środkami transportu dostosowanego do budowy dróg bitumicznych,
- front prac drogowych i drogi dojazdowe będą utrzymywane w stanie minimalizującym niezorganizowaną emisję pyłów, a w okresach suchych, bezdeszczowych będą zraszane wodą,
- zostanie wprowadzony zakaz pracy urządzeń na biegu jałowym podczas postoju w oczekiwaniu np. na załadunek / rozładunek,
- transport materiałów sypkich będzie się odbywał pojazdami z przykrywanymi plandekami skrzyniami ładunkowymi,
- magazynowanie materiałów sypkich prowadzone będzie w obniżeniach terenu lub miejscach osłoniętych przed wiatrem (zakrzaczonych, zadrzewionych),
- w rejonie budowy drogi zostanie ograniczona prędkość ruchu pojazdów i zapewnione utwardzone dojazdy na teren frontu robot drogowych,
- na zaplecze budowy zostanie wybrany teren, który zapewni minimalne przekształcenie jego powierzchni biologicznie czynnej,
- po ukończeniu prac drogowych, teren budowy zostanie przywrócony do stanu poprzedzającego rozpoczęcie budowy,
- miejsca magazynowania materiałów i odpadów z budowy (masy ziemne) zostaną zlokalizowane poza terenami sąsiadującymi bezpośrednio z wodami powierzchniowymi, poza

systemami melioracyjnymi, z dala od zabudowy mieszkaniowej (min. 200 m) oraz poza bezpośrednim sąsiedztwem skupisk drzew,

- zaplecze budowy będzie wyposażone w pojemniki na odpady niebezpieczne i odpady komunalne zmieszane i zbierane selektywnie, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty,
- do czasu zakończenia budowy drogi, wszelkie miejsca wyznaczone do składowania na placu lub bazie budowy substancji podatnych na migrację wodną oraz teren, na którym zlokalizowane będą miejsca obsługi pojazdów i maszyn roboczych zostaną wyścielone materiałami izolacyjnymi,
- zaplecze budowy zostanie ogrodzone, a poszczególne elementy ogrodzenia zostaną wykonane z materiałów rozbieralnych, nadających się do wielokrotnego użytku,
- po zakończeniu robót budowlanych i likwidacji bazy budowy teren zostanie zrehabilitowany,
- roboty ziemne w pasie drogowym będą poprzedzone usunięciem warstwy ziemi próchnicznej, zgromadzeniem jej poza obszarem robót ziemnych i zapewnieniem ponownego jej wykorzystania na terenie przedsięwzięcia,
- masy ziemne spełniające standardy jakości gleby i ziemi zostaną w pierwszej kolejności wykorzystane przy realizacji inwestycji,
- po wykonaniu nasypów i skarp zostaną one zabezpieczone przed erozją powierzchniową, np. poprzez obsianie mieszaną traw lub darniowanie,
- teren przeznaczony na bazę budowy zostanie uszczelniony oraz będzie posiadał łatwo dostępne sorbenty do substancji ciekłych na wypadek awarii,
- w celu zabezpieczenia powierzchni ziemi i gleby przed ewentualnym wyciekami do środowiska gruntowo - wodnego substancji niebezpiecznych przy poborze paliwa do urządzeń i maszyn drogowych, baza zostanie wyposażona w mobilną stację paliw z fartuchami zabezpieczającymi ewentualne wycieki podczas tankowania,
- używanie sprzętu drogowego, posiadającego właściwe atesty akustyczne i dotrzymującego poziomy emitowanego hałasu zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska,
- prace drogowe w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00) za wyjątkiem prac koniecznych wynikających z procesu technologicznego,
- w przypadku konieczności pracy w godzinach nocnych, wynikającego z charakteru procesu technologicznego, praca urządzeń emitujących hałas będzie uzgodniona z właścicielami sąsiadujących działek,
- urządzenia emitujące hałas o natężeniu wymienionym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska nie będą pracować równocześnie,
- w czasie przerw w pracach drogowych będzie obowiązywał zakaz pracy jałowej silników drogowych pojazdów roboczych,
- w stosunku do gatunków dziko występujących ptaków objętych ochroną gatunkową wycinka zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od 01 marca do 31 sierpnia, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- w trakcie prowadzenia robót drogowych zostaną zabezpieczone istniejące drzewa (które nie zostaną wytypowane do usunięcia, a znajdują się stosunkowo blisko frontu prac drogowych), ich pnie będą obudowywane deskami z tarcicy, owijkami z juty bądź innego odpornego materiału naturalnego do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 2 m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa,

## **VI. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.**

Nie stwierdza się możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko, a tym bardziej znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko wskutek realizacji przedsięwzięcia.

## **VII. 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.**

Najbliższe obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody to:

### **Parki narodowe:**

- Białowiecki Park Narodowy – (odległość od środka przedsięwzięcia) - 27,21 km,
- Narwiański Park Narodowy – (odległość od środka przedsięwzięcia) - 10,9 km.

### **Rezerwat:**

- Jelonka – 0,01 km (bezpośrednio przy granicy pasa drogowego DW 685).

### **Obszar specjalnej ochrony Natura 2000:**

- Bagienna Dolina Narwi PLB200001 - (odległość od środka przedsięwzięcia) - 8,6 km,
- Dolina Górnej Narwi PLB200007 – (odległość od środka przedsięwzięcia) 13,4 km.

### **Specjalny obszar ochrony Natura 2000:**

- Jelonka PLH200019 – w obszarze,
- Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010 – (odległość od środka przedsięwzięcia) - 13,4 km,
- Narwiańskie Bagna PLH200002 – (odległość od środka przedsięwzięcia) - 10,4 km.

### **Obszary Chronionego Krajobrazu**

- Obszar Chronionego Krajobrazu „Puszcza Białowiecka” – w obszarze,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Narwi” - (odległość od środka przedsięwzięcia) - 15,8 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze na którym istnieje prawdopodobieństwo przekroczenia standardów jakości środowiska. 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.

Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na utratę różnorodności gatunków, w tym gatunków chronionych na mocy przepisów dyrektywy siedliskowej i ptasiej oraz na bogactwo gatunków lub skład gatunkowy siedlisk na obszarze. Rozbudowa i budowa odcinka drogi 685 nie wywoła pośredniej lub bezpośredniej utraty lub fragmentacji siedlisk. Konieczne usunięcie drzew nie wpłynie na funkcję ekosystemu zarówno na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Na obszarze planowanej inwestycji występują korytarze ekologiczne:

- Puszcza Biała - Puszcza Białowiecka GKPN-1A,
- Puszcza Białowiecka - Lasy Mielnickie GKPN-2B.

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

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

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

W fazie przebudowy, budowy drogi Jelonka – Kleszczele od km ok. 65+700,00 do km ok. 61+800,00 oraz budowy ścieżki rowerowej będą powstawały odpady związane z przemieszczaniem mas ziemnych. Wszystkie przygotowawcze budowy ścieżki rowerowej wiążą się ze zdjęciem oddzielnie wierzchniej warstwy humusu oraz gleby i składowaniem na hałdach do ponownego wykorzystania np. przy zatrawianiu rowów drogowych i pracach porządkowych po zbudowaniu drogi. Ziemia zostanie wykorzystana (wbudowana) na terenie przedsięwzięcia w granicach pasa drogowego natomiast nadmiary mogą być przekazane osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym do wykorzystania lub na potrzeby własne.

Rodzaj i ilość odpadów, które mogą powstać w fazie budowy:

L.p.	Kod	Rodzaj odpadu	Prognozowana ilość [Mg]	Sposób zagospodarowania
Odpady niebezpieczne				
1.	13 01 10*	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych	0,0250	Gromadzone w szczelnych beczkach z pokrywami i przekazanie do odzysku / unieszkodliwienia.
2.	13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	0,015	Gromadzone selektywnie w szczelnych beczkach z pokrywami. Okresowo przekazywane do odzysku / unieszkodliwienia.
3.	15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	0,074	Zbierane selektywnie w zamkniętych pojemnikach z tworzyw sztucznych odpornych na działanie zawartości i przekazywane do odzysku / unieszkodliwienia.
4.	15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	0,056	Gromadzone selektywnie w szczelnych pojemnikach z pokrywami na terenie bazy budowy. Okresowo przekazywane do odzysku / unieszkodliwienia.
Odpady inne niż niebezpieczne				
5.	02 01 03	Odpadowa masa roślinna	5 000	Teren zaplecza lub bazy materiałowej, w kontenerach lub luzem zabezpieczone przed rozwiewaniem. Odzysk lub recykling przez biologiczne przetwarzanie. Przekazanie na potrzeby własne.
6.	15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	0,300	Zbierane selektywnie w zamkniętych pojemnikach z tworzyw sztucznych lub otwartych z metalu na terenie bazy budowy i przekazywane do odzysku /recyklingu.
7.	15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	0,900	
8.	15 01 03	Opakowania z drewna	0,800	
9.	15 01 04	Opakowania z metali	0,050	



L.p.	Kod	Rodzaj odpadu	Prognozowana ilość [Mg]	Sposób zagospodarowania
10.	15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02*	0,400	Gromadzone w kontenerach na terenie bazy budowy i przekazanie do odzysku/ unieszkodliwienia.
11.	17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06*	1,2000	Przekazanie do odzysku/ unieszkodliwienia.
12.	17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	4,000	Odzysk we własnym zakresie / przekazanie do odzysku.
13.	17 01 82	Inne nie wymienione odpady	0,700	Przekazanie do odzysku/ unieszkodliwienia.
14.	17 02 02	Szkło	0,015	Przekazanie do odzysku /recyklingu.
15.	17 02 03	Tworzywa sztuczne	0,056	Przekazanie do odzysku.
16.	17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	460	Nie będą magazynowane, na bieżąco wywożone przez wykonawcę usługi przekazanie do odzysku jako dodatek do mieszanek bitumicznych.
17.	17 04 05	Żelazo i stal	0,015	W kontenerach otwartych, przekazanie do odzysku, recyklingu.
18.	17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	0,050	
19.	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03	7 000,0	Luzem lub w uformowanych hałdach. Wykorzystanie we własnym zakresie, formowanie powierzchni skarp, rekultywacja terenu / przekazanie do odzysku
20.	17 06 04	Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03	30,0	Kontenery ustawione na terenie zaplecza budowy lub bazy materiałowej. Przekazane do unieszkodliwiania i recyklingu
21.	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	5,500	W kontenerach, przekazanie do unieszkodliwiania.

Masy ziemne o kodzie 17 05 06 powstające w czasie realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane do nowego ukształtowania wysokości drogi w jej granicach lub zostaną przekazane przedsiębiorcom, którzy uzyskają zezwolenie właściwego organu na gospodarowanie odpadami o kodzie 17 05 06. Odpady o kodzie 17 05 06 będą również przekazywane osobom fizycznym i jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami, na ich własne potrzeby, np.: do utwardzania powierzchni proces R5. Zgodnie z wymienionym rozporządzeniem urobek z pogłębiania 17 05 06 może być poddany procesowi odzysku R5 i wykorzystany do utwardzania powierzchni przy dopuszczalnej maksymalnej ilości 0,2 Mg/m<sup>2</sup>. Masy ziemne będą magazynowane, hałdowane na gruncie w wykorzystywanym w czasie budowy lub na terenie bazy materiałowej wykonawcy w warunkach uniemożliwiających pylenie. Część z wytwarzanych odpadów (np. opakowania po substancjach niebezpiecznych, odpadowy sorbent, zanieczyszczone czyściwa i ubrania robocze), zaliczane są do odpadów niebezpiecznych. Należy je magazynować na utwardzonej powierzchni w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne, przed dostępem osób trzecich. Wszelkie naprawy używanych maszyn i urządzeń wykonywane będą przez firmy serwisowe posiadające stosowne zezwolenia w tym zakresie, a powstające w czasie napraw zużyte części usunięte z maszyn i urządzeń będą unieszkodliwiane przez serwisantów.

Podczas rozbudowy i budowy drogi oraz budowy ścieżki rowerowej odpady gromadzone będą na terenie baz materiałowych. Miejsce czasowego magazynowania

odpadów zostanie zlokalizowane z dala od cieków i rowów wodnych (melioracyjnych), a teren bazy zostanie wyłożony grubą folią na podsypce piaskowej i utwardzony płytami betonowymi. W przypadku odpadów niebezpiecznych miejsca ich magazynowania zostaną zadane oraz zabezpieczone przed dostępem osób trzecich. Substancje niebezpieczne będą przechowywane w szczelnych i oznakowanych właściwym kodem pojemnikach.

Właścicielem i wytwórcą odpadów w fazie budowy będzie wykonawca drogi i na nim spoczywać będzie obowiązek dalszego zagospodarowania odpadów.

Odpady powstające w fazie eksploatacji przedsięwzięcia wynikają przede wszystkim z czyszczenia i konserwacji jezdni drogi i związanej z nią infrastruktury. Rodzaj i ilość odpadów, które powstawać będą podczas użytkowania przedstawia poniższa tabela.

L.p.	Kod	Rodzaj odpadu	Prognozowana ilość [Mg]/rok	Sposób zagospodarowania
Odpady inne niż niebezpieczne				
1.	20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	1,100	Przekazanie do kompostowania
2.	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	2,300	Przekazanie do unieszkodliwienia
3.	20 03 03	Odpady z czyszczenia ulic i placów	1,000	Przekazanie do unieszkodliwienia
4.	16 02 16	Elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione 16 02 15	0,010	Przekazanie do unieszkodliwienia
Odpady niebezpieczne				
5.	16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione 16 02 09 do 16 02 12	0,400	Przekazanie do unieszkodliwienia

Właścicielem odpadów, powstających podczas eksploatacji przedsięwzięcia, będzie zarządzający odcinkiem drogi DW 685 lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego, w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym. Odpady powstające na etapie eksploatacji będą na bieżąco usuwane przez podmiot posiadający stosowne zezwolenia w tym zakresie.

## **X. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.**

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie mamy do czynienia z zakładem czyli przypadkiem, gdy substancja niebezpieczna zgromadzona jest w jednym miejscu na określonej przestrzeni. Mogą wystąpić sytuacje awaryjne, jednak nie będą się one kwalifikowały do kategorii poważnej awarii.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 26 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. z 2016 r. poz. 138).

**BURMISTRZ**

*/-/ mgr inż. Aleksander Sielicki*