

Załącznik nr 1

do decyzji nr 14/2020 o środowiskowych uwarunkowaniach
znak: GP.6220.7.2020.JG z dnia 23.09.2020 r.

II. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej wewnętrznej (dz. nr ewidencyjny 536, 547/3) w m. Chociszewo, gmina Trzciel, pow. międzyrzecki, woj. lubuskie.

Inwestorem jest Gmina Trzciel, ul. Poznańska 22, 66-320 Trzciel.

Pełnomocnikiem jest Pan Wojciech Przyłucki - Biuro Drogowe „TRASA” z siedzibą w Rzepinie.

Właścicielem działek nr 536 i 547/3 jest Gmina Trzciel.

Według ewidencji gruntów działka nr 536 o powierzchni 1,03 ha stanowi drogę oznaczoną symbolem dr, a działka nr 547/3 o powierzchni 1,1422 ha stanowi drogę oznaczoną symbolem dr.

Razem powierzchnia obu działek wynosi 2,1722 ha.

Inwestycją zostanie objęta część działek nr 536 i 547/3.

Powierzchnia dróg przeznaczonych pod przebudowę nie przekroczy 1,20 ha

Docelowe parametry techniczne drogi gminnej:

- szerokość pasa drogowego drogi gminnej – średnia szerokość ok. 11 m,
- szerokość poboczy - 2 x 1,00 m,
- szerokość jezdni - 3,5 m,
- szerokość jezdni na mijankach – 6,00 m
- nawierzchnia z betonu asfaltowego.

Bilans terenu (stan projektowany):

- Powierzchnia zainwestowana – maks. 1,20 ha (100 %)
- Powierzchnia utwardzona – maks. 0,43 ha (35,8 %)
- Powierzchnia poboczy gruntowych obsianych mieszanką traw – maks. 0,24 ha (20 %)
- Powierzchnia biologicznie czynna – maks. 0,53 (44,2 %)

Dotychczasowy sposób wykorzystywania nieruchomości:

Działki objęte przedsięwzięciem stanowią drogę o nawierzchni utwardzonej płytami żelbetowymi o wymiarach 150 x 300 cm, będącymi w złym stanie technicznym.

Pobocza nie są utwardzone, występują liczne nierówności, ubytki. Droga o średnim natężeniu ruchu, stanowi dojazd do zakładu produkcyjnego Steinpol Central Services Sp. z o.o. oddział w Chociszewie, fermy drobiu oraz dojazd dla pracowników obsługi MOP (stacja paliw, McDonald) przy autostradzie A2.

Z informacji uzyskanej od głównych użytkowników drogi średni ruch na planowanym do przebudowy odcinku kształtuje się następująco:

- Samochody osobowe – ok. 80 poj. / dobę, w tym w porze nocy 26 poj;
- Samochody ciężarowe – ok. 10 poj. / dobę, wyłącznie w porze dnia;
- Autobusy – 8 poj. / dobę, w tym 2 szt. w porze nocy;
- Ciągniki rolnicze – ok. 2 poj. / dobę, wyłącznie w porze dnia.

Wjazd na drogę odbywa się z drogi powiatowej 1213 F (Międzyrzecz – granica powiatu - Dąbrówka Wlkp.).

W ramach inwestycji nie planuje się wykonywania miejsc parkingowych.

Bilans terenu (stan aktualny):

- Powierzchnia opracowania – maksymalnie 1,20 ha
- Powierzchnia utwardzona płytami żelbetowymi – maks. 0,36 ha (30 %)
- Powierzchnia poboczy gruntowych, pozbawionych roślinności – maks. 0,42 ha (35 %)
- Powierzchnia biologicznie czynna – maks. 0,42 ha (35 %)

W wyniku realizacji przedsięwzięcia zwiększy się powierzchnia części jezdnej drogi (utwardzona, szczelna), zmniejszy się powierzchnia poboczy (część nieutwardzona, pozbawiona roślinności), zwiększy się powierzchnia biologicznie czynna).

Obszar objęty opracowaniem nie jest objęty ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

Pokrycie nieruchomości szatą roślinną.

Roboty budowlane obejmowały będą część drogi, która jest utwardzona (pod płytami) oraz pobocza o szerokości ok. 1 m.

Pobocza stanowią teren częściowo pozbawiony roślinności, częściowo porośnięte są drzewami, głównie owocowymi, oraz krzewami.

Przeprowadzona inwentaryzacja wykazała, że na poboczach rosną drzewa owocowe z gatunku:

- wiśnia pospolita (*Cerasus vulgaris*), drzewa porażone zarazą ogniową wywołaną przez bakterie *Erwinia amylovora*, drzewa rosną w odległości pozwalającej na zachowanie większości drzew (brak kolizji z planowaną inwestycją);
- śliwa domowa węgierka zwykła (*Prunus domestica*), stara odmiana, drzewa w bardzo dobrej kondycji, podobnie jak wiśnie, nie kolidują z planowaną inwestycją, w miejscach, w których konary zwisają nad drogą, zostaną przycięte, a miejsca cięć zabezpieczone środkiem grzybobójczym;
- grusza pospolita (*Pyrus communis*), drzewo niepielegnowane, wydające drobne owoce, drzewo w bardzo dobrym stanie zdrowotnym, podobnie jak pozostałe drzewa owocowe nie koliduje z planowaną przebudową drogi.

Oprócz drzew owocowych, wzdłuż drogi na odcinku ok. 18 mb zostały dokonane nasadzenia wierzby białej (*Salix alba*), drzewa rosną w zbytnim zagęszczeniu.

Zaleca się usunięcie części drzew w celu stworzenia odpowiednich warunków do wzrostu pozostałym, drzewa również nie kolidują z planowaną inwestycją.

Wśród drzew owocowych rośnie kilka krzewów z gatunku czarny bez (*Sambucus nigra*), krzewy również nie kolidują z planowaną inwestycją.

Drzewa i krzewy stanowią miejsce bytowania i bazę pokarmową dla ptaków.

Teren poboczy dróg, stanowiący bezpośrednie sąsiedztwo przylegających do nich gruntów rolnych porośnięty jest również roślinami zielnymi, w tym trawami, chwastami, ziołami. Wśród zinwentaryzowanej roślinności nie stwierdzono występowania gatunków chronionych. Nie stwierdzono również występowania grzybów, w tym gatunków lichenizujących. Zieleni nie jest pielęgnowana, nie jest koszona. Teren ten miejscami wyniesiony jest nad poziom części jezdnej drogi. Powoduje to zatrzymywanie wody na drodze. Tworzące się przez to kałuże przyczyniają się do powstawania ubytków w nawierzchni drogi.

Rodzaj technologii:

TECHNOLOGIA NA ETAPIE REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA

Technologia wykonania zadania uwzględnia wykorzystanie istniejącego utwardzenia drogi w postaci żelbetowych płyt. Zakres robót nie wymaga tworzenia placu budowy. Przeprowadzenie robót nie jest związane z koniecznością magazynowania materiałów budowlanych, ani z koniecznością magazynowania odpadów.

W pierwszej kolejności geodezyjnie wyznaczony zostanie pas drogi projektowany do utwardzenia (po istniejących płytach żelbetowych). W następnej kolejności wyznaczone zostaną projektowane mijanki oraz pobocza.

Po wyznaczeniu powierzchni przeznaczonych pod część utwardzoną i nieutwardzoną drogi zostanie oceniona konieczność przycięcia konarów i gałęzi drzew, kolidujących z planowanym zagospodarowaniem terenu.

W następnej kolejności teren przylegający do płyt zostanie wykorytowany na szerokości ok. 1,5 m do głębokości ok. 30 cm. Powstały wykop zostanie zasypany ok. 15 cm warstwą podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm.

Na wykonaną podbudowę i istniejące płyty żelbetowe oraz na projektowanych mijankach (technologia wykonania tak jak dla części poszerzanej) zostanie wykonana warstwa wyrównawcza z betonu chudego o miąższości 15 cm nad płytami oraz 25 cm na nawierzchni niezbędnej do poszerzenia nawierzchni utwardzonej z 3,0 do 3,5 m oraz na mijankach.

Prace związane z wykonaniem wykopu wykonane zostaną sprzętem sprawnym technicznie, w godzinach dziennych.

Powstały urobek deponowany będzie na poboczu i w pierwszej kolejności wykorzystany zostanie do zasypiania części wykopów, na której nie będzie wykonywana warstwa betonu chudego.

Po wykonaniu warstwy ścieralnej części jezdnej z betonu asfaltowego AC 11S, o grubości 6 cm, pozostała część urobku wykorzystana zostanie do wykonania poboczy nieutwardzonych umocnionych mieszanką traw.

Materiały niezbędne do realizacji przedsięwzięcia dowożone będą pojazdami ciężarowymi, stosowane będą bezpośrednio na terenie zainwestowania. Z uwagi na ich charakter, nie będą magazynowane.

Rodzaje maszyn i urządzeń, pojazdów, które będą wykorzystywane podczas realizacji zadania:

- koparka jednoznaczyniowa – 1 szt. moc akustyczna – 94 dB
- walec wibracyjny samojezdny 7,5 t – 1 szt. – 106 dB
- skrapiaarka samochodowa 5000 dm³ – 1 szt. moc akustyczna – 98 dB
- samochód samowładowczy – 3 szt. moc akustyczna 98 dB.

TECHNOLOGIA NA ETAPIE EKSPLOATACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przeprowadzane będą czynności związane z bieżącym utrzymaniem drogi.

Roboty te można podzielić z uwzględnieniem sezonowości - i tak:

- w sezonie wegetacyjnym pobocza drogi będą wykaszane, skoszona roślinność będzie pozostawiana w miejscu ścięcia do naturalnego rozkładu, w sezonie tym prowadzone będą bieżące naprawy i konserwacja nawierzchni drogi.
- w sezonie zimowym nawierzchnia drogi będzie odśnieżana i zabezpieczana przed wystąpieniem oblodzenia.

TECHNOLOGIA NA ETAPIE LIKWIDACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA - z uwagi na charakter i przeznaczenie inwestycji nie przewiduje się etapu likwidacji.

EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA.

Wariantowane przedsięwzięcia można rozważać w odniesieniu do technologii przebudowy drogi.

Wariant lokalizacyjny, z uwagi na to, że dotyczy istniejącego ciągu komunikacyjnego nie jest rozważany.

Rozważanym wariantem alternatywnym była wymiana żelbetowych płyt na nowe z zawiasami z uwzględnieniem poszerzenia części jezdnej pasa drogowego. Wariant ten wiązałby się z koniecznością demontażu istniejącej nawierzchni. Na drodze w stanie obecnym nawierzchnię tworzy ok. 800 płyt o powierzchni każdej 4,5 m², grubości 15 cm. Objętość płyt żelbetowych 540 m³. Przyjmując, że 1 m³ płyt żelbetowych waży 2,5 Mg wariant ten związany byłby z wytworzeniem 1350 Mg odpadu z płyt żelbetowych. W wariantcie tym wystąpiłaby konieczność korytowania drogi na całym jej przekroju. Spowodowałoby to powstanie dodatkowej masy urobku o objętości porównywalnej do objętości płyt żelbetowych. Urobek ten w znacznej większości stanowiłby odpad, konieczny do zagospodarowania. Wariant ten wymagałby zastosowania większej ilości materiałów do budowy podbudowy niezwiązanej z kruszywem oraz podbudowy zasadniczej.

Wariant alternatywny związany jest z koniecznością zaangażowania większej ilości sprzętu i dłuższego trwania etapu realizacji.

Uwzględniając powyższe wariant alternatywny jest wariantem możliwym do zastosowania, lecz jest wariantem mniej korzystnym dla środowiska na etapie realizacji.

PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII.

Realizacja przedsięwzięcia związana jest z wykorzystaniem materiałów budowlanych. Bilans materiałów został oszacowany na podstawie koncepcji zagospodarowania terenu.

- beton asfaltowy – 4300 m² x 0,06 m = 258 m³,
- beton chudy – (3600 m² x 0,15 m) + (600 m² x 0,25 m) = 540 m³ + 150 m³ = 690 m³
- mieszanka niezwiązana 0/31,5 mm – 650 m² * 0,15 m = 90 m³

Zapotrzebowanie na wodę uzależnione będzie od warunków atmosferycznych.

Woda wykorzystywana będzie do sporządzenia betonu chudego. Pobór wody nie będzie miał miejsca na terenie zainwestowanym. Mieszanka chudego betonu dostarczona będzie jako gotowy produkt na plac budowy jakim będzie droga.

Woda wykorzystywana będzie na potrzeby socjalne pracowników.

Prognozowane zużycie wody na te cele wyniesie ok. 15 m³.

Potencjalnie woda może być wykorzystywana do zwilżania nawierzchni terenu objętego przedsięwzięciem w celu zmniejszenia zapylenia generowanego przez roboty ziemne.

Przyjmując zapotrzebowanie wody ok. 2 l / m³ zapotrzebowanie na te cele może wynieść ok. 2,4 m³.

Wykorzystanie paliw w pojazdach i maszynach pracujących na terenie zainwestowanym uzależnione będzie od rodzaju wykorzystywanego sprzętu.

Z doświadczenia przedsiębiorców zajmujących się robotami drogowymi zapotrzebowanie to może wynieść ok. 1500 l / km przebudowywanej drogi, czyli na projektowany odcinek ok 1800 l.

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków).

Średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m² utrzymywanej powierzchni drogi.

Ponadto wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni. Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej części dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę.

Na potrzeby remontów cząstkowych, okresowych i kapitalnego zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów podobnych jak dla etapu budowy. Ich ilości i szczegółowy zakres będzie zależał od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii określonych w projektach wykonawczych.

ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO.

Realizacja inwestycji sama w sobie stanowi rozwiązanie chroniące środowisko. Równa nawierzchnia drogi zmniejszy zużycie paliwa oraz wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny.

Do rozwiązań na etapie realizacji przedsięwzięcia zaliczyć można:

- ochronę istniejących drzew i krzewów poprzez przeprowadzenie robót budowlanych w ich bezpośrednim sąsiedztwie ze szczególnym zwróceniem uwagi na systemy korzeniowe mogące sięgać na teren objęty przedsięwzięciem. W celu ochrony korzeni, w przypadku ich odsłonięcia należy je zabezpieczyć przed wyschnięciem poprzez obłożenie wilgotnymi matami. W przypadku przeprowadzania robót w pobliżu pni drzew, w odległości mogącej stanowić zagrożenie dla drzew, pnie należy odeskować do wysokości min. 2 m, a zwisające gałęzie podwiązać. Gałęzie znajdujące się nad jezdnią i poboczem należy przyciąć i zabezpieczyć środkiem grzybobójczym;
- transport materiałów oraz roboty ziemne prowadzone będą sprzętem sprawnym technicznie, charakteryzującym się niskoemisyjnością. Pojazdy i maszyny na postoju będą miały wyłączane silniki.
- korytowanie drogi wykonane będzie sprzętem sprawnym technicznie, a powstający urobek składowany na istniejących płytach lub na poboczu pozbawionym roślinności;
- roboty ziemne prowadzone będą w porze dnia;
- przed zasypaniem wykopów dokonany będzie przegląd pod kątem obecności zwierząt, w szczególności płazów. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, zostaną one odłowione i wypuszczone w bezpiecznym miejscu, poza terenem inwestycji;
- kruszywo na podbudowę transportowane będzie na oplanekowanych przyczepach, w sposób zapobiegający rozsypywaniu się materiału po drodze transportu;
- pojazdy wyjeżdżające z palcu budowy będą miały czyszczone koła;
- prace prowadzone będą przez podmiot posiadający odpowiednie zaplecze i doświadczenie w realizacji tego typu inwestycji.

Rozwiązania chroniące środowisko na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- Utrzymanie nawierzchni w dobrym stanie technicznym;
- Prowadzenie regularnych przeglądów istniejących zadrzewień i zakrzewień;
- Utrzymanie poboczy w dobrym stanie technicznym, regularne ich wykaszanie w celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom drogi;
- Utrzymanie terenu biologicznie czynnego, nieprzekształconego poprzez min. 2-krotne wykoszenie w sezonie wegetacyjnym.
- Do zabezpieczenia drogi przed oblodzeniem stosować środki bezpieczne dla środowiska gruntowo – wodnego.

RODZAJE I PRZEWDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO.

ODDZIAŁYWANIA NA POWIETRZE ATMOSFERYCZNE.

a. Etap realizacji

Etap realizacji przedsięwzięcia związany jest z dwojakim rodzajem oddziaływania:

- oddziaływanie na etapie przygotowania nieruchomości pod zabudowę oraz
- oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie prowadzenia prac budowlanych.

Zarówno w jednym jak i drugim przypadku będzie występowała emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza - emisje te będą emisjami niezorganizowanymi., na etapie prowadzenia prac przygotowawczych źródłami emisji będą następujące rodzaje robót:

- Przycinanie konarów i gałęzi drzew - emisja niezorganizowana, której źródłem będzie spalanie paliwa w pilarkach spalinowych;
- Roboty ziemne - emisja niezorganizowana z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych;
- Transport materiałów budowlanych - emisja niezorganizowana z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych;
- Roboty budowlane - emisja niezorganizowana związana ze spalaniem paliw w silnikach spalinowych oraz emisja niezorganizowana powstająca podczas procesu zastygania mieszanki betonu asfaltowego.

Emisje związane z robotami przygotowawczymi będą emisjami krótkotrwałymi, ze względu na zakres prac trudnymi do oszacowania, o zasięgu lokalnym. Oddziaływanie to występowało będzie wyłącznie na etapie przygotowania terenu. Ustaną wraz z zakończeniem tego etapu realizacji przedsięwzięcia.

Podczas prowadzonych prac budowlanych związanych z planowaną inwestycją będzie występować emisja zanieczyszczeń gazowych oraz pyłowych. Emisja ta będzie miała charakter niezorganizowany – jej źródło będą stanowiły pojazdy oraz maszyny budowlane poruszające się po terenie w związku z prowadzonymi pracami oraz proces zastygania masy betonu asfaltowego.

Zasięg oddziaływania tych emisji ze względu na krótkotrwały okres prowadzenia prac będzie trudny do oszacowania, a same emisje będą miały charakter lokalny.

Emisje te przemieszczają się w czasie kolejnych godzin prac, a następnie znikają po ich zakończeniu. Nie przewiduje się, by emisje na etapie realizacji przedsięwzięcia powodowały trwałe zmiany stanu aerosanitarnego terenu poza wyznaczonym placem budowy.

b. Etap eksploatacji.

Eksploatacja drogi wiąże się z emisją zanieczyszczeń do atmosfery.

Podstawowe zanieczyszczenia w komunikacji samochodowej to: tlenki azotu (NO_x), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO₂), powstający podczas spalania paliw w silnikach, tlenki siarki (SO_x), tlenek węgla, węglowodory.

Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz stan techniczny silnika.

Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu.

- Samochody osobowe – ok. 80 poj. / dobę, w tym w porze nocy 26 poj. Natężenie dla najmniej korzystnej godziny dla doby – 30 poj.
- Samochody ciężarowe – ok. 10 poj. / dobę, wyłącznie w porze dnia. Natężenie dla najmniej korzystnej godziny dla doby – 2 pojazdy;
- Autobusy – 8 poj. / dobę, w tym 2 szt. w porze nocy. Natężenie dla najmniej korzystnej pory dnia 4 pojazdy.
- Ciągniki rolnicze – ok. 2 poj. / dobę, wyłącznie w porze dnia. Natężenie dla najmniej korzystnej godziny dla pory dnia 1 pojazd.

Przeprowadzone obliczenia wykazały, iż realizacja planowanej inwestycji nie będzie powodować ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko. Największym oddziaływaniem na jakość powietrza atmosferycznego charakteryzuje się emisja dwutlenku azotu. Emisja ta generowana jest głównie przez energetyczne spalanie gazu w urządzeniach grzewczych. Stężenia pozostałych zanieczyszczeń charakteryzują się zdecydowanie mniejszym oddziaływaniem na jakość powietrza atmosferycznego. Żadne z emitowanych zanieczyszczeń nie będzie powodować przekroczenia 10 % wartości dopuszczalnej. W odniesieniu do stężeń średniorocznych żadna z emitowanych substancji nie powoduje przekroczenia określonej dla niej wartości dyspozycyjnej.

W oparciu o przeprowadzoną analizę stwierdzono, iż realizacja planowanej inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na jakość powietrza atmosferycznego. Standardy jakości środowiska będą w pełni dotrzymane.

Z przedsięwzięć zrealizowanych, zlokalizowanych na terenie, na które planowana przebudowa drogi gminnej oddziałuje należy wymienić odcinek drogi o nawierzchni utwardzonej prowadzący od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1213F do początku odcinka drogi objętego opracowaniem. Odcinek ten stanowi integralną część z planowaną do przebudowy drogą. Ruch na tym odcinku jest nieznacznie większy, gdyż jest drogą dojazdową do kilku posesji położonych wzdłuż ciągu komunikacyjnego

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej budowlanej.

Inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej zgodnie z Rozporządzeniem 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. z 2016 r. poz. 138).

W związku z eksploatacją projektowanej inwestycji, nie przewiduje się możliwości wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz.1219 ze zm.), tj. awarii prowadzącej do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Skala i rodzaj przedsięwzięcia przy użyciu sprzętu sprawnego wyklucza możliwość powstania poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Awaryjne, które mogą wystąpić podczas realizacji przedsięwzięcia związane mogą być wyłącznie z awarią sprzętu.

W przypadku wycieku substancji do gruntu oddziaływanie będzie miejscowe. Zagrożeniem w przypadku realizacji planowanego przedsięwzięcia może być otwarty ogień powstały na skutek awarii sprzętu. Awaria taka może doprowadzić do pożaru lasu. Ryzyko wystąpienia takiego zdarzenia jest marginalne.

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

Przeważająca większość odpadów powstająca podczas budowy dróg i obiektów infrastruktury komunikacyjnej (wagowo ponad 95%) to całkowicie obojętne dla środowiska odpady mineralne (odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej).

Technologia realizacji przedsięwzięcia jest technologią bezodpadową, nie jest związana z wytwarzaniem odpadów budowlanych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawały będą odpady komunalne generowane przez pracowników zatrudnionych do realizacji przedsięwzięcia. Odpady te gromadzone będą selektywnie w oznaczonych pojemnikach.

Prawidłowo prowadzona budowa, na której przestrzega się zasady odpowiedniego składowania materiałów budowlanych oraz, na której odpady gromadzi się bezpośrednio w kontenerach nie powoduje dodatkowego zanieczyszczenia gleby i powierzchni ziemi.

Na etapie eksploatacji / użytkowania drogi powstawały będą odpady generowane przez ruch pojazdów. Odpady te będą zbierane okresowo z poboczy drogi i deponowane na składowisku odpadów. Ilość odpadów jest niemożliwa do oszacowania, jest ściśle związana z kulturą użytkowników drogi.

PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘCIA MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO - w ramach planowanego przedsięwzięcia nie zakłada się prowadzenia robót rozbiórkowych. Odstępstwem od tego jest konieczność niwelacji miejsca pod pobocza. Odpady, powstałe w ramach tych prac, wykorzystane zostaną do utworzenia poboczy, które zostaną obsiana mieszaną traw.

Planowana do przebudowy droga jest drogą lokalną, gminną, nie zalicza się do dróg wchodzących w skład transatlantycznej sieci drogowej. Wobec powyższego nie będzie miała wpływu na bezpieczeństwo drogowe tej sieci.

**Burmistrz Trzciela
(-) Jarosław Kaczmarek**