

Ryn, dnia 17.01.2013 r.

Znak: B/Ś.6220.1.2013

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt. 4 w związku z art. 59 ust. 1 pkt. 2 i art. 72 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Pełnomocnika Pana Krzysztofa Święckiego ul. Włókiennicza 3, 18-400 Łomża o wydanie Gminie Ryn decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie drogi gminnej Nr 130027N w miejscowości Szymonka, gmina Ryn w lokalizacji 0+000 – 1+369,30**

Orzekam

Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na *przebudowie drogi gminnej Nr 130027N w miejscowości Szymonka, gmina Ryn w lokalizacji 0+000 – 1+369,30*.

Karta informacyjna przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Pełnomocnik Pan Krzysztof Święcki ul. Włókiennicza 3, 18-400 Łomża działający w imieniu Inwestora Gminy Ryn wnioskiem z dnia 27.12.2012 r. wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na *przebudowie drogi gminnej Nr 130027N w miejscowości Szymonka, gmina Ryn w lokalizacji 0+000 – 1+369,30*. Do wniosku dołączono niezbędne załączniki wynikające z art. 74 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227). Stosownie do art. 61 § 1 Kpa, Burmistrz Miasta i Gminy Ryn wydał w dniu 28.12.2012 r. zawiadomienie B/Ś.6220.5.2012 o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowane przedsięwzięcie polegające na *przebudowie drogi gminnej Nr 130027N w miejscowości Szymonka, gmina Ryn w lokalizacji 0+000 – 1+369,30* zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397) kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane. Stosownie do art. 71 ustawy z dnia 03.10.2008 r. przedsięwzięcie takie wymaga decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwym do wydania decyzji zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 4 cytowanej ustawy jest Burmistrz Miasta i Gminy Ryn.

Pismem B/Ś.6220.5.2012 z dnia 28.12.2012 r. Burmistrz Miasta i Gminy Ryn wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Giżycku o wydanie opinii o stwierdzeniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na

przebudowie drogi gminnej Nr 130027N w miejscowości Szymonka, gmina Ryn w lokalizacji 0+000 – 1+369,30.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Giżycku opinią sanitarną ZNS.9083.1.2013.ZB z dnia 08.01.2013 r. wyraził opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem WOOS.4240.509.2012.JC z dnia 07.01.2013 r. wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

W związku z czym, postanowieniem B/Ś.6220.1.2013 z dnia 17.01.2013 r. Burmistrz Miasta i Gminy Ryn stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia przez Inwestora Gminę Ryn oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi gminnej Nr 130027N w miejscowości Szymonka na odcinku o długości 1369,30 m, mająca na celu podniesienie jej parametrów technicznych i użytkowych poprzez wykonanie nowej nawierzchni jezdni, chodników, poboczy zjazdów, usprawnienie odwodnienia oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu. Początek projektowanej trasy (km 0+000) przyjęto na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 643, koniec zaś (km 1+369,30) poza zjazdem do ostatniej posesji wsi. Rozpatrywany odcinek drogi przebiega w otoczeniu zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej oraz terenów rolnych miejscowości Szymonka. Nowa nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego wykonana będzie o szerokości 5,5 m w przekroju półulicznym. Przewiduje się budowę chodników o szerokościach 1,5 m i 2,0 m o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Nawierzchnie zjazdów będą bitumiczne i z betonowej kostki brukowej, a nawierzchnie poboczy planuje się wykonać żwirowe. Analizowana droga położona jest administracyjnie na terenie gminy Ryn, w powiecie giżyckim, województwie warmińsko-mazurskim. Inwestycja ma na celu poprawę parametrów technicznych i użytkowych drogi przy zachowaniu jej dotychczasowej funkcji oraz kategorii. Użytkowanie terenu objętego inwestycją oraz terenów sąsiednich nie zmienia się. Powierzchnia terenu objętego inwestycją wyniesie 12 800 m².

Przedmiotowa droga służy do obsługi ruchu lokalnego głównie jako dojazd do pól i posesji wsi Szymonka. Szerokość geodezyjna pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 8,80 m do 15,40 m. Obecnie jezdnia posiada nawierzchnię brukowaną kamieniem polnym o szerokości ok. 4,0 m, w części wyrównana pospółką. Po stronie prawej przy jezdni istnieją pozostałości chodnika nawierzchni z betonowych płytek chodnikowych. Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu na przyległe grunty prywatne. W ciągu rozpatrywanego odcinka drogi w km 0+189,00, 0+490,00, 0+862,00, 1+223,00 znajdują się przepusty z wpustami deszczowymi na wlotach i wylotach na przyległe do drogi działki prywatne. Istniejące zjazdy posiadają nawierzchnie gruntowe i żwirowe oraz utwardzone drobnowymiarowymi prefabrykatami betonowymi. W obrębie pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiegają napowietrzne sieci energetyczne, wodociągowe, kanalizacyjne oraz telefoniczne. Natężenie ruchu jest niewielkie - głównie samochody osobowe i pojazdy rolnicze. Drogą nie odbywa się komunikacja zbiorowa.

Przedmiotowy układ drogowy stwarza od kilkadziesiąt lat ciąg funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych gminy Ryn, łączących miejscowość Szymonkę z drogami głównymi. Jest najlepszym z możliwych do realizacji z uwagi na jego stan, lokalizację i znaczenie dla układu transportowego rejonu. Biorąc pod uwagę potrzeby mieszkańców jak też z punktu widzenia ochrony środowiska, przebudowa istniejącej drogi w obecnej lokalizacji jest rozwiązaniem najmniej ingerującym w elementy przyrodnicze, w przeciwieństwie do lokalizacji nowej drogi, czy ustalenie nowego przebiegu całości lub części jej odcinka.

W terenie objętym inwestycją znajdują się pojedyncze drzewa, a obrzeża pasa drogowego porośnięte są trawą. W ramach inwestycji nie przewiduje się wycinki zadrzewienia i

zakrzaczenia. Po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie zrekultywowany przez wykonanie trawników.

Do wykonania inwestycji na budowę dostarczane będą w większości wyroby gotowe poza nielicznymi jak mieszanki betonowe, które ze względów technologicznych wykonane będą na budowie. Prace budowlane wykonane zostaną przy użyciu sprzętu budowlanego, jak: koparki, równiarki, walce, zagęszczarki, betoniarki, układarki mas bitumicznych, samochody ciężarowe. Do prac związanych z przebudową analizowanej drogi wykorzystane zostaną beton asfaltowy kruszywa naturalne (żwir, piasek), prefabrykaty betonowe, woda (w nieznacznych ilościach w trakcie prac zagęszczania warstw podbudowy oraz jako składnik mieszanki betonowej i zapraw) oraz paliwa. Paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymogi ochrony środowiska i przeciwpożarowe.

W celu zminimalizowania wpływu inwestycji (na etapie budowy) na środowisko, zaplecze budowy lokalizowane będzie poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej i terenami znajdującymi się w pobliżu cieków wodnych, rowów melioracyjnych oraz poza zasięgiem koron drzew. Zaplecze wyposażone zostanie w mobilne sanitariaty, a ścieki socjalno - bytowe odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych pojazdów i maszyn budowlanych oraz pyleniem z dróg i powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. Kładzenie mas bitumicznych powodować będzie emisję lotnych składników masy asfaltowej, jednakże prace te będą krótkotrwałe, a zasięg tego oddziaływania ograniczy się do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter krótkoterminowy i nie spowoduje istotnych bądź długotrwałych zmian w środowisku.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie również ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. Na wielkość uciążliwości akustycznej wpływ będzie mieć czas realizacji procesu inwestycyjnego i ilość pracujących maszyn i urządzeń. W związku z powyższym, prace budowlane wykonywane będą tylko w godzinach dziennych. Uciążliwości związane z budową będą miały charakter krótkoterminowy i ustąpią w momencie zakończenia prac budowlanych, a ich poziom uciążliwości będzie niski, z uwagi na skalę inwestycji i niewielkie zagęszczenie osad ludzkich przy omawianej drodze.

W trakcie przebudowy przewiduje się wystąpienie odpadów powstałych z rozbiórki elementów konstrukcji drogowych. Odpady powstające w trakcie prac budowlanych, w tym elementy i materiały rozbiórkowe, nie nadające się do powtórnego użycia, będą segregowane i składowane na wydzielonej powierzchni, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom celem odzysku lub unieszkodliwienia. Po zakończeniu inwestycji teren zostanie uporządkowany.

Odwodnienie drogi wykonane zostanie metodą powierzchniowego spływu wód oraz kanalizacją deszczową. Wody opadowe i roztopowe zostaną odprowadzone za pośrednictwem projektowanych spadków podłużnych i poprzecznych oraz ścieków do wpustów kanalizacji deszczowej, a następnie odprowadzone do rowów trawiastych. Ze względu na możliwe niewielkie przekroczenia dopuszczalnych zawartości zawiesiny ogólnej, wody opadowe będą poddane oczyszczeniu co nastąpi w rowach trawiastych. Zdolność oczyszczająca trawiastej powierzchni rowów wynosi: 40-90% dla zawiesin ogólnych oraz 20-90% dla węglowodorów ropopochodnych, dlatego też w analizowanym przypadku będzie to wystarczającym sposobem oczyszczania wód opadowych i roztopowych.

Przebudowa analizowanego odcinka drogi spowoduje wzrost płynności ruchu pojazdów, co pozytywnie wpłynie na stan klimatu akustycznego w sąsiedztwie przedmiotowej drogi. Usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na analizowanym odcinku drogi przyczyni się do spadku emisji zanieczyszczeń do powietrza emitowanych z silników pojazdów. Ulepszona nawierzchnia drogi skutkować będzie ponadto zmniejszeniem emisji zapylenia. Istniejące i prognozowane natężenie ruchu na przedmiotowej drodze gminnej jest niewielkie i nie niesie zagrożeń nadmiernej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Planowana inwestycja spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze, poprawę geometrii istniejącego skrzyżowania poprzez dostosowanie jego parametrów geometrycznych do wymagań względem bezpieczeństwa, a także poprawi komfort jazdy i zminimalizuje wibracje wynikające z ruchu pojazdów.

Ze względu na rodzaj i zakres inwestycji oraz ściśle lokalny charakter przedsięwzięcia, nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Przedmiotowy odcinek drogi położony jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Kraina Wielkich Jezior Mazurskich. Przedsięwzięcie stanowi przebudowę istniejącej drogi w terenie zurbanizowanym w technologii która nie wpłynie negatywnie na walory tego obszaru. Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej położony jest obszar specjalnej ochrony ptaków Bagna Nietlickie PLB280001 - odległość ok. 2,8 km oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Jezioro Łuknajno PLB280003 w odległości ok. 8,0 km od inwestycji. Ze względu na rodzaj i charakter inwestycji oraz skalę i zasięg jego oddziaływania, przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000, jak również nie naruszy ich integralności.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wybrzeży oraz poza obszarami wodno - błotnymi i o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Inwestycję zaplanowano w istniejącym pasie drogowym, w otoczeniu gruntów rolnych i zabudowy wiejskiej, nie ingerując w grunty leśne przy wykorzystaniu naturalnego ukształtowania terenu.

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach objętych ochroną, w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych obszarze. Teren planowanej inwestycji nie przylega bezpośrednio do jezior, jednakże w sąsiedztwie drogi znajduje się jezioro Szymoneckie w najbliższej odległości ok. 150 m. Przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na jakość wody i elementy biotyczne i nie jest bezpośrednio funkcjonalnie powiązane z jeziorem. Wody z pasa drogowego oczyszczone będą w wystarczającym stopniu w rowach trawiastych. Droga nie leży na terenie ochrony uzdrowiskowej, obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Ponadto w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny i nie spowodują istotnych zmian w środowisku, jak również nie powinny wpłynąć negatywnie na istniejące walory krajobrazowe.

Mając powyższe na uwadze, postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 86 ustawy z dnia 3.10.2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 wyżej cytowanej ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie

później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Niniejsza decyzja nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności uprawnień osób trzecich.

Decyzja zostaje podana do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na stronie BIP oraz na tablicy ogłoszeń UMIG Ryn.

Od decyzji niniejszej służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem organu wydającego w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Załączniki:

1. Karta informacyjna przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Gmina Ryn
2. Zarząd Dróg Wojewódzkich Rejon Kętrzyn
Ul. Bałtycka 20, 11-400 Kętrzyn
3. Pełnomocnik
Krzysztof Święcki
4. Teresa Jurewicz
5. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Giżycku.

Karta informacyjna przedsięwzięcia

zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3.10.2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199, poz. 1227)

1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

1.1. Rodzaj przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie drogowe polegające na przebudowie drogi gminnej Nr 130027N w miejscowości Szymonka w lokalizacji 0+000 – 1+369,04.

Planowana inwestycja ma charakter publiczny.

Zgodnie z Rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. (Dz. U. Nr. 213, poz.1397) w sprawie przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko planowane przedsięwzięcie zalicza się do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z §3 wspomnianego rozporządzenia przedsięwzięcie należy do rodzaju wymienionego w ust. 1 pkt. 60 ;” drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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; ”

1.2. Skala przedsięwzięcia – rodzaj projektowanych robót

Planowana przebudowa drogi ma na celu podniesienie jej parametrów technicznych i użytkowych w skutek wykonania nowej nawierzchni jezdni, chodników, poboczy i zjazdów, usprawnieniu odwodnienia poprzez wykonanie kanalizacji deszczowej i ścieków korytkowych oraz bezpieczeństwa ruchu.

Nowa nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego wykonana będzie o szerokości 5,5 m w przekroju półulicznym. Po stronie prawej przewiduje się budowę chodników o szerokościach 1,5m i 2,0 m o nawierzchni z betonowej kostki brukowej gr. 6 cm. Chodnik ograniczony będzie od strony jezdni betonowym krawężnikiem 15x30 cm, a od strony posesji betonowym obrzeżem 6x20 cm. Zjazdy do gospodarstw w obrębie chodnika po stronie prawej drogi wykonane będą z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm na podbudowie z kruszyw naturalnych łamanych, zjazdy po stronie lewej drogi będą miały nawierzchnie bitumiczne. Nawierzchnie poboczy planuje się wykonać żwirowe o szerokości 1,0 m.

Wysokościowo droga nawiązana będzie do istniejącego ukształtowania terenu a niweleta drogi poddana będzie jedynie nieznacznej korekcie.

W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki istniejącego zadrzewienia i zakrzaczenia.

1.3. Usytuowanie przedsięwzięcia

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie administracyjnym Powiatu Giżyckiego, Gminy Ryn, w obrębie ewidencyjnym wsi Szymonka na działkach o nr ewidencyjnych:

- 91/1 – własność Województwo Warmińsko - Mazurskie
- 71/6, 91/4, 391, 98/1, 98/4, 99/2, 101/2, 100/1 – własność Gmina Ryn
- 184 – własność prywatna

2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną:

2.1. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości

Nieruchomości lub ich części, które zajęte zostaną na potrzeby przedsięwzięcia nie zmienią swego dotychczasowego wykorzystania i nadal stanowić będą pas drogowy. Inwestycja ma na celu

poprawę parametrów technicznych i użytkowych drogi przy zachowaniu jej dotychczasowej funkcji oraz kategorii. Użytkowanie terenu objętego inwestycją oraz terenów sąsiednich nie zmieni się.

Orientacyjny bilans powierzchni:

- powierzchnia terenu objętego inwestycją	- 12800,00 m ²
- powierzchnie jezdni bitumicznych	- 7601,81 m ²
- powierzchnia chodników	- 1807,40 m ²
- powierzchnia poboczy żwirowych	- 1149,39 m ²
- powierzchnia zjazdów	- 1195,00 m ²
w tym o nawierzchni:	
- z kostki betonowej	- 667,10 m ²
- bitumicznej	- 527,90 m ²
- powierzchnia zieleni	- 1046,40 m ²
w tym do odtworzenia	- 500,00 m ²

2.2.. Podstawowe parametry techniczno – eksploatacyjne drogi

- klasa techniczna drogi (D)
- prędkość projektowa 30 km/h
- ruch KR1
- szerokość korony drogi 8,0 m, 8,6 m, 12,0 m
- szerokość jezdni 5,5 m w przekroju półulicznym
- chodniki szerokości 1,5 m, 2,0 m ze spadkiem jednostronnym 2% w kierunku jezdni
- pobocza szerokości 1,0 m ze spadkiem jednostronnym 6 %
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%,
- długość drogi 1369,30 mb

2.3. Dotychczasowy sposób zagospodarowania

Przedmiotowa droga posiada status drogi publicznej i zaliczona jest do kategorii dróg gminnych - klasy D o nr 130027N. Droga służy do obsługi ruchu lokalnego głównie jako dojazd do pól i posesji wsi Szymonka.

Projektowany odcinek drogi znajduje się na terenie administracyjnym wsi Szymonka gm. Ryn. Początek projektowanej trasy - km 0+000; przyjęto na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 643, koniec zaś – km 1+369,30; poza zjazdem do ostatniej zabudowanej posesji wsi. Rozpatrywany odcinek drogi przebiega w otoczeniu zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej oraz terenów rolnych miejscowości Szymonka.

Rzeźba terenu przez który przebiega ulica jest mało urozmaicona , którą charakteryzuje dominująca płaska forma, wyniesiona do wysokości 120,62 – 125,30 m.n.p.m.

Szerokość geodezyjna pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 8,80 m do 15,40 m. W pasie tym mieści się jezdnia o nawierzchni brukowanej kamieniem polnym o szerokości ok. 4,0 m w części wyrównana pospółką. Jezdnia brukowana ograniczona jest krawężnikiem częściowo betonowym 15x30 cm. Po stronie prawej przy jezdni istnieją pozostałości chodnika o nawierzchni z betonowych płytek chodnikowych 35x35x5 cm.

Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu na przyległe grunty prywatne. W ciągu rozpatrywanego odcinka drogi w km 0+189,00, 0+490,00, 0+862,00, 1+223,00 znajdują się przepusty z wpustami deszczowymi na wlotach i wylotami na przyległe do drogi działki prywatne.

Do części przyległych działek istnieją zjazdy, o nawierzchniach gruntowych i żwirowych oraz utwardzonych drobnowymiarowymi prefabrykatami betonowymi. Wymiary geometryczne istniejących i ukształtowanie wysokościowe istniejących zjazdów jest zróżnicowane.

W obrębie pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiegają napowietrzne sieci energetyczne nN, wodociągowe, kanalizacyjne oraz telefoniczne. Droga oznakowana jest znakami pionowymi. Natężenie ruchu jest niewielkie powodowane głównie samochodami osobowymi i pojazdami rolniczymi. Drogą nie odbywa się komunikacja zbiorowa.

2.4. Pokrycie szatą roślinną

W terenie objętym zakresem inwestycji znajdują się pojedyncze drzewa a obrzeża pasa drogowego porośnięte są trawą i chwastami. W ramach inwestycji nie przewiduje się wycinki zadrzewienia i zakrzaczenia. Przewiduje się odtworzenie zniszczonej robotami zieleni jak też rekultywację terenu po usunięciu elementów drogowych przez wykonanie trawników.

3) Rodzaj technologii:

Inwestycja wykonana będzie w technologii tradycyjnej dla robót drogowych. Przewiduje się wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni możliwie w maksymalnym stopniu z wykorzystaniem materiałów miejscowych i naturalnych. Do wykonania inwestycji na budowę dostarczane będą w większości wyroby gotowe poza nielicznymi jak mieszanki betonowe, które ze względów technologicznych wykonane będą na budowie. Roboty wykonywane będą typowym dla robót drogowych sprzętem jak koparki, równiarki, walce, zagęszczarki, betoniarki, układarki mas bitumicznych, samochody ciężarowe. Technologia taka sprawi iż uciążliwości dla środowiska mogą wystąpić jedynie na etapie wykonywania robót.

4) Opis wariantów przedsięwzięcia:

Na etapie projektowania przedmiotu inwestycji, mając na uwadze funkcję drogi oraz analizę problemów związanych z układem komunikacyjnym w tej części gminy i powiatu rozpatrywano możliwe do zastosowania warianty rozwiązań alternatywnych. W tym zakresie odniesiono się do trzech głównych aspektów realizacji projektu:

- a. Lokalizacji – wariant I i II (w odniesieniu do przebiegu istniejącym śladem oraz nowej lokalizacji jej przebiegu w części lub całości)
- b. skali projektu - wariant III
- c. wariant bezinwestycyjny – wariant IV

W aspekcie lokalizacji inwestycji w kontekście przeciwdziałania głównemu problemowi, jakim określono „niski potencjał rozwoju społeczno – gospodarczego regionu” należy stwierdzić, że nie ma dla układu komunikacyjnego w tym rejonie gminy, którego dotyczy projekt lepszego alternatywnego przebiegu drogi jak obecny. Przedmiotowy układ drogowy stwarza od kilkudziesięciu lat ciąg funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych łączących bezpośrednio miejscowość gminy Ryn w tym m. Szymonkę z drogami głównymi. Jest najlepszym z możliwych do realizacji z uwagi na jego stan, lokalizację i znaczenie dla układu transportowego rejonu. Biorąc pod uwagę potrzeby mieszkańców jak też z punktu widzenia ochrony środowiska, przebudowa istniejącej drogi w obecnej lokalizacji jest rozwiązaniem najmniej ingerującym w elementy przyrodnicze, w przeciwieństwie do lokalizacji nowej drogi, czy ustalenie nowego przebiegu całości lub części jej odcinka.

Skalę i zakres przedmiotowego projektu wybrano na podstawie analizy potrzeb, co do funkcjonowania projektowanego układu drogowego oraz prognoz wielkości i struktury przyszłego natężenia ruchu a także aspektów związanych z ochroną środowiska. Parametry geometryczne determinuje także obecne zagospodarowanie terenu jak i potrzeby mieszkańców. Na tej podstawie założono poza samą przebudową nawierzchni drogi usprawnienie odwodnienia i organizacji ruchu w zakresie opisanym w pkt. 1 i 2. Wszystkie te elementy oraz ich zakres i szczegóły konstrukcyjne zostały dopasowane do zdiagnozowanych potrzeb.

W kontekście rozpatrywanych opcji alternatywnych należy wziąć pod uwagę także wariant „O” zaniechania realizacji projektu. W tym ujęciu, jak wykazała analiza społeczno- ekonomiczna porównująca wariant inwestycyjny z wariantem bezinwestycyjnym – realizacja projektu przynosi szereg wymiernych korzyści w postaci oszczędności finansowych, środowiskowych i zdrowotnych dla całego otoczenia projektu, które nie są możliwe do osiągnięcia przy zachowaniu obecnej sytuacji. Jednocześnie należy zaznaczyć, że zaniechanie realizacji inwestycji i zachowanie stanu obecnego skutkowało będzie utrzymaniem a w konsekwencji pogłębieniem zidentyfikowanych dotychczas problemów w tym rejonie i dalsze obniżanie potencjału społeczno – gospodarczego. Stąd należy zaznaczyć, że realizacja projektu w kształcie i wariantcie przyjętym jest optymalna z punktu widzenia potrzeb rozwojowych tego rejonu w tym również rozwoju turystyki.

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

Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: beton asfaltowy i kruszywa naturalne (żwir, piasek), prefabrykаты betonowe. Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Nie przewiduje się wykorzystania energii elektrycznej przy realizacji przedsięwzięcia.

Woda wykorzystywana będzie w nieznacznych ilościach w trakcie prac zagęszczania warstw podbudowy oraz jako składnik mieszanki betonowej i zapraw.

w tym: szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną – nie występuje kW/MW,
- cieplną – nie występuje kW/MW,
- gazową – nie występuje m³/h

6) Rozwiązania chroniące środowisko:

Rozwiązania minimalizujące oddziaływania drogi w trakcie użytkowania dotyczą w pierwszym rzędzie hałasu oraz wód powierzchniowych i podziemnych. Pogarszanie natomiast jakości powietrza przez emisję spalin ma bardzo ograniczone możliwości minimalizowania, a praktycznie sprowadza się do upłynnienia ruchu na drodze.

W zakresie rozwiązań chroniących środowisko wyróżnić należy dwie grupy ochrony: bierną i czynną.

Bierna ochrona środowiska polega na takim zaprojektowaniu drogi, aby po wybudowaniu, a także podczas budowy nie powodowała ona istotnych negatywnych wpływów na stan środowiska, w szczególności na jego podstawowe walory przyrodnicze, gospodarkę, powiązania funkcjonalne w obszarach przyległych oraz na obiekty wrażliwe środowiskowo.

Uwzględniając stan istniejący bierna ochrona przede wszystkim realizowana będzie przez:

- korektę przebiegu trasy do zapewnienia należytej odległości od obszarów i obiektów wrażliwych środowiskowo (obiekty zabytkowe, ujęcia wody, pomniki przyrody, obiekty użyteczności publicznej itp.) uwzględniającej ich strefy ochronne,
- płynne trasowanie pozwalające zachować stałą prędkość jazdy,
- kształtowanie niwelety drogi z uwzględnieniem wpływu na przyległy teren (hałas, stosunki wodne, zanieczyszczenie powietrza, erozja gleby itp.),
- zapewnienie organizacji ruchu eliminującej przerwy i zakłócenia w ruchu pojazdów i zmiany prędkości potoku ruchowego,

- kształtowanie przekroju poprzecznego z uwzględnieniem możliwego wpływu na przyległy teren (odwodnienie, łagodne skarpy itp.).

Czynna ochrona środowiska polega na stosowaniu naturalnych i sztucznych urządzeń ochronnych ograniczających negatywne oddziaływanie drogi na środowisko. Do urządzeń tych należą np. pasy zadrzewień, urządzenia oczyszczające wody spływające z pasa drogowego.

Na etapie realizacji projektu wpływ hałasu i emisji spalin związany będzie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego kiedy to mogą zostać przekroczone ich normy. Wpływ hałasu będzie miał jednak charakter krótkotrwały i będzie cechował się niskim poziomem uciążliwości również z powodu niewielkiego zagęszczenia osad ludzkich przy drodze. Emisja spalin nie będzie przekraczać norm dopuszczalnych. Dla zminimalizowania tych wpływów prace należy prowadzić w porze najmniej szkodliwej dla warunków bytowania ludzi a sprzęt należy używać zgodnie z przepisami BHP.

Ponadto w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady:

- czas budowy należy skrócić do minimum,
- sprzęt mechaniczny powinien być w należyтым stanie co wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi,
- sprzęt powinien poruszać się w obrębie placu budowy,
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone,
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.

Mimo, iż przedmiotowa inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko to z uwagi na zakres planowanych robót przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością dla środowiska, a wręcz warunki te polepszy (mniejszy hałas spowodowany obecnie bardzo złym stanem nawierzchni oraz mniejsze wydzielanie spalin wynikające z krótszego czasu przejazdu).

Przedmiotowa droga nie jest obiektem nowym w związku z tym:

- nie zmienia stosunków międzyludzkich tj. podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp., a wręcz przeciwnie przyczyni się do poprawy stopnia skomunikowania bezpośredniego otoczenia drogi zarówno pod względem ruchu mechanicznego, jak i pieszego;
- nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych;
- nie spowoduje wycinki drzew,
- nie spowoduje zmiany stosunków wodnych;
- nie spowoduje wzrostu emisji spalin i hałasu;
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych;

Planowana inwestycja spowoduje natomiast:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze poprzez wykonanie jezdni poboczny i chodników oraz oznakowania ruchu,
- poprawę geometrii istniejącego skrzyżowania poprzez dostosowanie jego parametrów geometrycznych do wymagań względem bezpieczeństwa zarówno kierujących pojazdami jak i niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego;
- zmniejszenie emisji spalin i hałasu dzięki poprawie płynności ruchu,
- zdecydowanie poprawi komfort jazdy i zminimalizuje wibracje wynikające z ruchu pojazdów.

7) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych: - w trakcie eksploatacji obiektu nie występuje. W trakcie budowy ewentualnie mogą być wytwarzane w ramach zaplecza budowy z obiektów socjalnych w niewielkiej ilości umożliwiającej ich bieżące usuwanie przez odpowiednie służby.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych – paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane w trakcie budowy będą przechowywane w szczelnych pojemnikach, w magazynach spełniających wymogi przeciwpożarowe i ochrony środowiska.

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Odwodnienie drogi wykonane zostanie metodą powierzchniowego spływu wód oraz kanalizacją deszczową. Wody opadowe i roztopowe zostaną odprowadzone za pośrednictwem projektowanych spadków podłużnych i poprzecznych oraz ścieków do wpustów kanalizacji deszczowej, a następnie odprowadzone do rowów trawiastych.

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2006, Nr 137, poz. 984z póź. zm) określa kwestię wprowadzania ścieków do wód lub ziemi w § 19. 1.

cyt. „ 19. 1. Wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące:

1) z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, budowli kolejowych, dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych klasy G, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha,

2) z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej obiektów magazynowania i dystrybucji paliw, w ilości, jaka powstaje z opadów o częstotliwości występowania jeden raz w roku i czasie trwania 15 minut, lecz w ilości nie mniejszej niż powstająca z opadów o natężeniu 77 l na sekundę na 1 ha

- wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

2. Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

3. Odpływ wód opadowych i roztopowych w ilościach przekraczających wartości, o których mowa w ust. 1, może być wprowadzany do odbiornika bez oczyszczania, a urządzenie oczyszczające powinno być zabezpieczone przed dopływem o natężeniu większym niż jego przepustowość nominalna.

4. Dopuszcza się wprowadzanie wód opadowych z istniejących przelewów kanalizacji deszczowej do jezior i ich dopływów oraz do innych zbiorników wodnych o ciągłym dopływie lub odpływie wód powierzchniowych, a także do wód znajdujących się w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących, jeżeli średnia roczna liczba zrzutów z poszczególnych przelewów nie jest większa niż 5.”

W myśl pkt. 2 tego przepisu wody opadowe lub roztopowe z powierzchni przedmiotowej drogi gminnej mogą być wprowadzane do wód lub ziemi bez oczyszczenia.

W oparciu o opracowanie „ Sawicka-Sierakiewicz H. Ograniczenie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru. Dział Wyd. IOS, Warszawa 2004.” szacuje się, że wody opadowe zbierane z terenów w ciągu drogi będą zawierały stężenie zawiesiny ogólnej w ilości 18,2 mg/dm³ z opadów deszczu oraz 119,2 mg/dm³ z roztopów a zawartość węglowodorów ropopochodnych z tego typu powierzchni będzie tak znikoma iż wg. wspomnianego opracowania nie wykazuje się tych substancji.

Ze względu na możliwe niewielkie przekroczenia dopuszczalnych zawartości zawiesiny ogólnej ścieki należy poddać oczyszczeniu co nastąpi w rowach trawiastych. Zdolność oczyszczająca trawiastej powierzchni rowów wynosi: 40-90% dla zawiesin ogólnych oraz 20-90% dla węglowodorów ropopochodnych, dlatego też rowy będą wystarczającymi urządzeniami do oczyszczania wód opadowych i roztopowych.

d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

Przedsięwzięcie nie spowoduje zwiększenia ilości zanieczyszczeń w stosunku do stanu obecnego poza okresem wykonywania przedsięwzięcia, kiedy to nie można wykluczyć krótkotrwałego zwiększenia poziomu hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza spowodowanych maszynami budowlanymi.

Po wykonaniu przedsięwzięcia w stosunku do stanu istniejącego stan środowiska ulegnie poprawie w skutek m.in. zmniejszenia poziomu zapylenia, drgań i hałasu.

W trakcie przebudowy przewiduje się wystąpienie odpadów powstałych z rozbiórki elementów konstrukcji drogowych. Powstałe elementy i materiały rozbiórkowe, nie nadające się do powtórnego zużycia, nie będą odpadami niebezpiecznymi i powinny być wywiezione na wysypisko bądź w miejsce wskazane przez Inwestora do recyklingu.

W trakcie eksploatacji nie będą wytwarzane odpady.

e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń – *nie przewiduje się*

8) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Poddany przebudowie odcinek drogi nie będzie oddziaływać transgranicznie, gdyż jego lokalizacja jest bardzo oddalona od granic państwa, a w jego pobliżu nie znajduje się żaden ciek wodny, który miałby bezpośrednie połączenie z wodami płynącymi poza granice kraju. Natomiast oddziaływanie hałasu i emisji spalin nie będzie po wykonaniu przebudowy przekraczać granic pasa drogowego. Nie zachodzą przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

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

1. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:

a/ obszary wodno – błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych – *przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami wodno – błotnymi i o płytkim zaleganiu wód podziemnych,*

b/ obszary wybrzeży – *przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarem wybrzeży.*

c/ obszary górskie lub leśne – *rozpatrywane przedsięwzięcie zaplanowano w istniejącym pasie drogowym w otoczeniu gruntów rolnych i zabudowy wiejskiej, poza obszarami góorskimi i nie ingerując w grunty leśne przy wykorzystaniu naturalnego ukształtowania terenu.*

d/ obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym 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)

Inwestycja zlokalizowana jest poza takimi obszarami a najbliższej zlokalizowane z nich to:

- *obszaru specjalnej ochrony (OSO) PLB280001 w ramach obszarów Natura 2000 o nazwie „Bagna Nietlickie” – odległość ok. 2,8 km*

- *obszar specjalnej ochrony (OSO) PLB280003 w ramach obszarów Natura 2000 o nazwie „Jezioro Łuknajno” – odległość ok. 8,0 km*

Planowana inwestycja nie będzie ingerowała w główne cele ochrony tych obszarów.

Przedsięwzięcie położone jest w obszarze chronionego krajobrazu – „Kraina Wielkich Jezior Mazurskich” Obszar ten obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i

wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Przedsięwzięcie stanowi przebudowę istniejącej drogi w terenie zurbanizowanym w technologii która nie wpłynie negatywnie na walory tego obszaru.

e/ obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone – planowana inwestycja nie obejmuje obszarów o przekroczonych normach jakości środowiska, takich jak obszary industrialne z rozwijającym się przemysłem ciężkim, powodujące znaczny wzrost emisji gazów, pyłów czy metali ciężkich oraz obszary o przekroczonych standardach jakości wód podziemnych i powierzchniowych. Obszar, przez który przechodzi planowana inwestycja jest nastawiony na ruch osobowo – towarowy związany z rolnictwem i turystyką.

f/ obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne – planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na dobra historyczne, kulturowe, archeologiczne

g/ gęstość zaludnienia – średnia gęstość zaludnienia w Gminie Ryn wynosi 28,7 os/km²

h/ obszary przylegające do jezior – teren planowanej inwestycji nie przylega bezpośrednio do jezior. W sąsiedztwie inwestycji znajduje się jezioro Szymoneckie w najbliższej odległości ok. 150 m.

Przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na jakość wody i elementy biotyczne i nie jest bezpośrednio funkcjonalnie powiązane z jeziorem. Wody z pasa drogowego oczyszczone będą w wystarczającym zakresie w rowach trawiastych.

i/ uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej – zasięg przedmiotowej inwestycji nie obejmuje obszarów podlegających ochronie uzdrowskiej.

2.. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wynikających z:

a/ wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej - Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie na środowisko oraz jego komponenty będzie znikome, gdyż nie spowoduje ono fizycznych zmian na danym terenie – nie zmieni jego warunków topograficznych ani hydrologicznych. Podczas fazy budowy, likwidacji czy eksploatacji nie będą wykorzystywane naturalne zasoby środowiska a zwłaszcza te nieodnawialne bądź ograniczone. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała wykorzystania, zagospodarowania jak również wytwarzania substancji czy materiałów, które w jakikolwiek sposób mogłyby zaszkodzić środowisku oraz jego elementom.

b/ prawdopodobieństwa oddziaływania – realizacja inwestycji wiązać się będzie z oddziaływaniem na środowisko głównie na etapie budowy ze względu na powstawanie odpadów, hałas związanych z pracą maszyn budowlanych. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały(kilka dni) i ustąpią po zakończeniu budowy. Warunkiem ich minimalizacji jest prawidłowa organizacja prac budowlanych oraz dopuszczenie do robót sprzętu sprawnego technicznie. Stan środowiska naturalnego w trakcie użytkowania w stosunku do obecnego tła poprawi się w skutek upłynięcia ruchu, zmniejszenia zapylenia, emisji hałasu i spalin.

c/ czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania – rzeczowo przedmiotowa inwestycja powinna zostać zrealizowana w przeciągu maksymalnie czterech miesięcy. Na etapie realizacji przedsięwzięcia występować będą nieznaczne przekształcenia terenu, tylko w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji oraz powstawać będą odpady stanowiące w większości masy ziemne, które wykorzystane zostaną do rekultywacji terenu. Ponadto inwestycja nie będzie powodowała emisji substancji do atmosfery ani też nie będzie źródłem energii. Krótkotrwałą uciążliwością związaną z fazą realizacji inwestycji będzie emisja hałasu która ustanie po zakończeniu budowy.