

**Wójt Gminy Wizna
pl. kpt. Władysława Raginisa 35
18-430 Wizna**

**Załącznik
do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
znak: GŚ.6220.17.2023 z dnia 26 lipca 2023 roku**

**Charakterystyka przedsięwzięcia
polegającego na Przebudowie drogi gminnej o nawierzchni gruntowo-żwirowej –
ul. Kolonia Podnarcie w Bronowie w km 0+000,00 - 1+172,26**

Inwestor: Gmina Wizna, pl. kpt. Władysława Raginisa 35, 18-430 Wizna

Realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia polegać będzie na przebudowie drogi gminnej zlokalizowanej na działce nr 604 w obrębie ewidencyjnym Bronowo oraz na działce nr 398 w obrębie Janczewo, na odcinku o łącznej długości ok. 1,17 km. Planowane jest wykonanie przebudowy nawierzchni jezdni na żwirową w km 0+000 – 1+172,26 do szerokości 5,00 m oraz poboczy z kruszywa o szerokości 0,50 m. Wykonane zostaną również zjazdy do posesji.

Planowany do przebudowy odcinek drogi w lok. 0+000,00 – 1+172,26 położony jest na terenach rolniczych. Budynki znajdują się w odległości od 5 – 10 m od krawędzi pasa drogowego. W miejscu projektowanego przedsięwzięcia w chwili obecnej istnieje droga gminna o nawierzchni gruntowej szerokości ok. 4,00 – 4,50 m.

Inwestycja nie wykracza poza wyznaczony pas drogowy. Szacunkowa łączna powierzchnia jezdni o nawierzchni z kruszywa będzie wynosić ok. 5860 m², natomiast pobocza z kruszywa szacuje się na ok. 1172 m².

W trakcie realizacji przedsięwzięcia zastosowane będą następujące rozwiązania technologiczne:

- jezdnia o nawierzchni z kruszywa C50/30 (w tym warstwa górna grubości 10 cm i warstwa dolna grubości 10 cm),
- pobocze z kruszywa C50/30 10 cm.

Odprowadzenie wód deszczowych w chwili obecnej funkcjonuje jako powierzchniowe z odprowadzeniem na teren pasa drogowego poza koroną drogi. W pasie drogowym inwestycji znajduje się szafka elektryczna w km 0+316 strona prawa.

Na całym odcinku, w pasie drogowym, skarpy poza drogą porośnięte są trawami i inną roślinnością (koniczyna biała, bylica, powojnik, oset, pokrzywa zwyczajna). Na obszarze objętym opracowaniem nie stwierdzono roślinności chronionej i gniazd ptasich. W związku z planowanymi robotami drogowymi nie przewiduje się wycinki drzew.

W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości akustyczne oraz emisje substancji zanieczyszczających z maszyn budowlanych. Oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie miało charakter chwilowy i odwracalny. Po ukończeniu robót budowlanych teren inwestycji będzie uporządkowany i zagospodarowany zgodnie z jego przeznaczeniem.

Celem zminimalizowania bądź wyeliminowania ujemnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko w fazie realizacji będą przestrzegane między innymi poniższe zasady:

- do robót budowlanych będzie dopuszczony sprzęt sprawny technicznie; w miejscach postoju sprzętu budowlanego będzie zabezpieczony grunt przed wyciekami substancji ropopochodnych,
- pracujący sprzęt mechaniczny będzie poruszał się w obrębie pasa drogowego; w czasie przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączone,
- roboty budowlane z użyciem sprzętu mechanicznego prowadzone będą w porze dziennej (w godz. 6⁰⁰-22⁰⁰),
- czas realizacji przedsięwzięcia będzie skrócony do minimum,
- grunt z robót ziemnych nie będzie przeznaczany do celów rolniczo-leśnych; będzie wykorzystany na budowie lub przeznaczony będzie do unieszkodliwienia.

Projekt nie przewiduje zmiany systemu odwodnienia drogi. Wody deszczowe odprowadzane będą powierzchniowo na teren pasa drogowego poza koronę drogi oraz poprzez infiltrację do gruntu na powierzchni pasa drogowego. Nie przewiduje się zastosowania urządzeń podczyszczających.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przebudowa drogi w znacznym stopniu wpłynie korzystnie na estetykę drogi i jej otoczenia poprzez wyrównanie nawierzchni i likwidację zastoisk wody opadowej. Projektowana inwestycja będzie zmniejszała emisję zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego z silników pojazdów wskutek usprawnienia ruchu drogowego (poprawa płynności). Jeżeli chodzi o oddziaływanie akustyczne obiektu to po modernizacji pozostanie ono praktycznie na tym samym poziomie jak przed, prognozuje się jednak jego spadek wskutek upłynnienia ruchu pojazdów oraz zmniejszeniu czasu pracy silników. Zakłada się, że projektowana warstwa nawierzchni jezdni dzięki poprawie równości zapewni zmniejszenie emisji hałasu.

Wnioskowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno – błotnych i innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym na siedliskach łągowych i w ujściach rzek, obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, obszarach górskich lub leśnych, obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach mających znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, obszarach ochrony uzdrowiskowej i w uzdrowiskach. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. W przedmiotowym przypadku nie wykazano transgranicznego oddziaływania oraz kumulowania się oddziaływań oraz ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych związanych z planowaną inwestycją. W sąsiedztwie pasa drogowego zlokalizowany jest Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi – otulina.

Teren przedsięwzięcia pod względem hydrogeologicznym zlokalizowany jest w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych: „Łojewek od Dopływu w Olszynach” o kodzie PLRW200011263299 o złym stanie, zagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Teren przedsięwzięcia znajduje się także w obszarze jednolitych części wód podziemnych kod: PLGW200051 o dobrym stanie wód, niezagrożonej nieosiągnięciem ustanowionych dla niej celów środowiskowych. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych.

Inwestycja, ze względu na przebieg w istniejącym pasie drogowym oraz utrzymanie istniejącego systemu odwodnienia, nie będzie miała wpływu na zmianę stanu wody w zlewni. Przebudowa drogi gminnej nie będzie miała negatywnego wpływu na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla jednolitych części wód w planie gospodarowania wodami. W trakcie normalnej eksploatacji projektowana przebudowa nie spowoduje zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych.

Realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu jego usytuowania, istniejącego i planowanego użytkowania terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych, nie stanowi zagrożenia dla środowiska.