

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Rozbudowa drogi gminnej nr 109165B we wsi Biała Straż, gm. Kleszczele.

[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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm. – dalej ustawa oos),]

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 (t.j. Dz. U. 2019 poz. 1839 ze zm.), zostało sklasyfikowane jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko tj. 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 polegające na rozbudowie drogi gminnej nr 109165B zlokalizowane jest w obrębie geodezyjnym Biała Straż, gmina Kleszczele, powiat hajnowski, na działkach o nr geod. 145 – stanowiącą pas drogowy drogi powiatowej, nr geod. 43/2, 47/2, 157/1, 50/3, 57/2, 59/1, 60/5, 60/7, 175/2, 177/2, 178/2, 67/2, 70/2, 73/2, 76/2, 82/3, 80/3, 180/2, 182/2, 96/1, 101/2, 183/2, 110/3, 155/1, 117/3, 115/2, 158 – stanowiących pas drogowy drogi gminnej, 123, 203, 115/1, 133, 130/1, 185/1, 185/2 – przeznaczonych do podziału pod projektowany pas drogi gminnej.

Początek drogi gminnej Nr 109165B we wsi Biała Straż przyjęto w km 0+000,00 na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1652B Wiluki - Opaka Duża. Koniec opracowania przyjęto w km 2+043,23 na granicy obrębów Biała Straż i Wojnowka.

Odcinek drogi gminnej przebiega przez teren zabudowany wsi Biała Straż na odcinku ok. 1800 m oraz przez teren niezabudowany na pozostałym odcinku. W otoczeniu drogi znajdują się łąki, pola uprawne, lasy oraz obiekty zabudowy zagrodowej. Droga gminna na całej długości posiada nawierzchnię żwirową zmiennej szerokości 4,5-5,5 m wraz z poboczami zmiennej szerokości.

W obszarze realizacji przedsięwzięcia nie ma miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Inwestycja związana jest z rozbudową już istniejącej drogi gminnej i przebiega po jej istniejących śladach oraz częściowo na nieruchomościach prywatnych oraz Skarbu Państwa przeznaczonych do podziału i wykupu pod pas drogi gminnej.

W stanie istniejącym droga graniczy z terenami użytkowanymi rolniczo, terenami leśnymi oraz z terenami o charakterze zabudowy zagrodowej i zabudowy mieszkaniowej. Przebudowa obejmuje ok. 1800 metrów drogi zlokalizowanej w terenie zabudowanych wsi Biała Straż oraz ok. 240 metrów drogi poza terenem zabudowanym.

Przedsięwzięcie położone jest poza:

a) obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych,

- b) obszarami wybrzeży,
- c) obszarami górskimi i leśnymi,
- d) obszarami objętymi ochroną, w tym strefami ochronnymi ujęć wód i obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych,
- e) obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,
- f) obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- g) obszarami o dużej gęstości zaludnienia,
- h) obszarami przylegającymi do jezior,
- i) uzdrowiskami i obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje przebudowę istniejącej nawierzchni jezdni żwirowej o długości około 2,043 km.

Zakresem opracowania objęto:

- budowę nowej nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości jezdni 5,0 m,
- przebudowę rowów drogowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- przebudowę przepustu drogowego,
- wycinkę drzew i zakrzaczenia,
- przebudowę kolidujących sieci.

Planowane parametry techniczne drogi:

- prędkość do projektowania V_{dp} – 30 km/h,
- klasa drogi – D,
- kategoria ruchu – KR1,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni – 2,0% (daszkowy),
- szerokość poboczy – 0,75 m,
- spadek poprzeczny poboczy – 8,0%.

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

Planowana inwestycja realizowana będzie w granicach istniejącego pasa drogowego oraz na działkach pozyskanych z podziału. Szacunkowa powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi ok. 1,40 ha.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano wycinkę drzew i krzewów bezpośrednio kolidujących. W ramach przedsięwzięcia przewidziano do wycinki ok. 66 pojedynczych drzew oraz obszar zalesiony ok. 310 m², z uwagi na kolizje z zakresem projektowanych rozwiązań.

Szczegółowy plan wycinki drzew i krzewów, zostanie zrealizowany przy opracowaniu projektu budowlanego i technicznego w ramach procedury uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Podczas inwentaryzacji w terenie nie zaobserwowano drzew dziuplastych oraz z gniazdami ptaków. Nie stwierdzono również występowania gatunków chronionych roślin, zwierząt i grzybów. Teren po wycince drzew i krzaków zostanie uprzątnięty przez wykonawcę robót. Zgoda na wycinkę drzew będzie realizowana w ramach decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W przypadku realizacji części zadania w ramach zgłoszenia robót budowlanych na wycinkę drzew zostanie uzyskana oddzielna decyzja. Wycinka drzew i krzewów zostanie zrealizowana poza okresem lęgowym ptaków.

Roboty przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzaków będą realizowane na działkach o nr geod. 59/1, 157/1, 82/3, 80/3, 203, 185/1, 185/2, jednostka ewidencyjna 200507_5 Biała Straż.

III. Rodzaj technologii.

W ramach planowanego przedsięwzięcia wykonywane będą następujące roboty:

- budowę nowej nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości jezdni 5,0 m,
- przebudowę rowów drogowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- przebudowę przepustu drogowego,
- wycinkę drzew i zakrzaczenia,
- przebudowę kolidujących sieci.

Zakłada się, że prace budowlane wykonywane będą w porze dziennej, w godzinach od 6:00 do 22:00, zgodnie z przyjętym harmonogramem robót. W fazie budowy wykorzystywany będzie głównie sprzęt samojezdny z napędem spalinowym (typu koparko – ładowarki, samochody dostawcze, rozścielacz mas bitumicznych, walec drogowy, zagęszczarka) oraz narzędzia ręczne (gdzie przewidywane będą kolizje z urządzeniami).

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną w zakresie budowy ciągów komunikacyjnych. W ramach rozbudowy analizowanego odcinka drogi przewiduje się:

- wykonanie jezdni z betonu asfaltowego,
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni asfaltowej.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w systemie „Projektuj i buduj”. Ostateczny zakres robót, rodzaj technologii i sposób wykonania zostanie określony w dokumentacji projektowej, w tym specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót lub szczegółowej specyfikacji technicznej.

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

Na etapie realizacji inwestycji, jako główne materiały i surowce wykorzystane będą beton asfaltowy i kruszywo naturalne.

Do wykonania omawianego przedsięwzięcia zostaną wykorzystane i wbudowane następujące materiały:

- beton asfaltowy – ok 2620,0 m³,
- kruszywo naturalne – ok. 520 m³.

Przewidziane do wykorzystania materiały budowlane będą posiadały atesty bądź aprobaty techniczne dopuszczające je do zastosowania w budownictwie i nie będą wpływać negatywnie na środowisko bądź zdrowie ludzi.

Ponadto na potrzeby realizacji projektu wykorzystywana będzie woda oraz paliwa napędowe niezbędne do pracy wykorzystywanego przy realizacji przedsięwzięcia sprzętu budowlanego.

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt budowlany, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane znaczne ilości materiałów, surowców, paliw czy też wody. Materiały, surowce wykorzystywane na etapie eksploatacji związane będą w głównej mierze z zimowym utrzymaniem obiektu. Będą to przede wszystkim środki zapobiegające oblodzeniu w postaci mieszanki piasku z solą, których wykorzystywana ilość jest trudna do oszacowania, gdyż uzależniona jest od panujących warunków atmosferycznych.

V. Rozwiązania chroniące środowisko.

Samo przedsięwzięcie związane z rozbudową drogi, mimo iż należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością, a wręcz warunki te

polepszy (zmniejszy hałas spowodowany obecnie złym stanem nawierzchni oraz mniejsze wydzielanie spalin wynikające z krótszego czasu przejazdu).

Nastąpi poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu kierowców, pieszych i innych użytkowników drogi.

Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji dróg po rozbudowie.

Do działań w zakresie ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze na etapie robót budowlanych można zaliczyć:

- transport materiałów sypkich w przystosowanych do tego celu pojazdach wraz z przykrywaniem skrzyń ładunkowych pojazdów odpowiednimi plandekami,
- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem,
- kontrola na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia,
- ograniczenie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem placu budowy, poprzez odpowiednią organizację pracy (roboty budowlane będą prowadzone zgodnie ze szczegółowym planem i harmonogramem poprzez odpowiednie zorganizowanie wjazdów i wyjazdów z budowy, odpowiednie oznaczenie miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów pobudowlanych, poprzez zapewnienie stałego nadzoru nad wykonawcami robót i ich pracownikami, stosować sprzęt sprawny technicznie),
- unikanie nieuzasadnionego pozostawiania maszyn i pojazdów na biegu jałowym podczas przerw w pracy,
- ograniczenie prowadzonych prac budowlanych do pory dziennej tj. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ w celu ochrony oddziaływania emisyjnego i akustycznego.

Uciążliwość przedsięwzięcia na etapie jego realizacji ograniczona będzie do bezpośredniego sąsiedztwa terenu objętego pracami budowlanymi (będzie to oddziaływanie krótkotrwałe, chwilowe).

W odniesieniu do etapu funkcjonowania przedsięwzięcia na najistotniejsze czynniki warunkujące wielkość emisji jak: natężenie ruchu, stan techniczny pojazdów czy rodzaj spalnego paliwa zarządzający drogą nie ma wpływu.

Wśród działań podjętych przez zarządcę dróg na etapie eksploatacji inwestycji można jedynie wyróżnić działania w zakresie bieżącej kontroli stanu nawierzchni dróg i ewentualne eliminowanie ubytków, co poprawi płynność jazdy.

Ochrona przed hałasem, w tym ograniczenie oddziaływania na życie i zdrowie ludzi:

- przebieg drogi jest prowadzony po istniejącym śladzie, a realizacja inwestycji będzie prowadzona przy zamknięciu ruchu pojazdów,
- zastosowanie nowoczesnych technologii, umożliwiających skrócenie czasu realizacji robót budowlanych (zastosowanie materiałów spełniających odpowiednie parametry i standardy jakości),
- kontrola na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia i stosowanie maszyn o niskich własnościach akustycznych,
- ograniczenie prowadzonych prac budowlanych do pory dziennej tj. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰ w celu ochrony oddziaływania akustycznego.

Ochrona wód gruntowych oraz środowiska przez zanieczyszczeniami związanymi z gospodarką odpadami:

- zlokalizowanie zaplecza budowy, parku maszynowego oraz miejsca składowania materiałów budowlanych na terenach przekształconych antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, z dala od zbiorników i cieków wodnych,
- zaplecze budowy należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu,

- z zajęcia pod ewentualne zaplecze budowy będą wykluczone następujące rejony: odcinki leśne z uwagi na hałas, zwiększoną dewastację terenu, możliwość zniszczenia roślinności; obszary blisko zabudowy mieszkaniowej z uwagi na hałas, zapylenie, tereny w pobliżu rzek, cieków i systemów melioracyjnych oraz obszary podmokłe, z uwagi na potencjalne zagrożenie skażeniem wód powierzchniowych,
- w celu zminimalizowania negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne planuje się tak zorganizować prace, by ograniczyć przelewanie paliw i innych środków chemicznych na placu budowy,
- tankowanie maszyn budowlanych należy wykonywać w wyznaczonych miejscach na placu budowy, które będą wyłożone nawierzchnią twardą zabezpieczającą grunt przed dostaniem się wylanego paliwa,
- wszelkie prace niwelacyjne prowadzone będą w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów,
- miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych w obrębie bazy, będą okresowo (do czasu zakończenia etapu budowy) wyłożone materiałami izolacyjnymi, a w ich obrębie będą dostępne sorbenty w przypadku niezamierzonego wycieku paliw i olejów,
- w razie wycieku substancji zagrażających środowisku z urządzeń budowlanych skażona ziemia zostanie jak najszybciej zabezpieczona i unieszkodliwiona,
- zapewnienie zaplecza sanitarnego dla pracowników oraz kontenerów na odpady, wyeliminuje się tym samym niekontrolowanych zrzutów ścieków i odpadów do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych,
- ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone do najbliższej oczyszczalni za pośrednictwem uprawnionych podmiotów,
- ograniczenie ilości wytworzonych odpadów poprzez wprowadzenie selektywnej gospodarki ziemią i pozyskiwanymi materiałami (nadmiar gleby należy w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie np. do humusowania skarp nasypów, wykopów oraz wyrównania terenu lub przekazać jako odpad odpowiednim odbiorcom),
- materiały z rozbiórki (między innymi destrukta asfaltowy, znaki drogowe itp.) i odpady powstające w trakcie rozbudowy drogi będą segregowane i gromadzone w przeznaczonych do tego celu miejscach, a następnie przekazywane firmom posiadającym odpowiednie uprawnienia do zagospodarowania określonych rodzajów odpadów,
- odpady z budowy gromadzone będą w sposób niepowodujący skażenia powierzchni ziemi i wód gruntowych oraz zapewniony będzie odbiór odpadów przez firmy posiadające stosowne zezwolenia w zakresie gospodarki odpadami.

Uciążliwość przedsięwzięcia na etapie jego realizacji ograniczona będzie do bezpośredniego sąsiedztwa terenu objętego pracami budowlanymi (będzie to oddziaływanie krótkotrwałe, chwilowe).

Gospodarka odpadami prowadzona prawidłowo ograniczy wpływ planowanej inwestycji na stan środowiska gruntowo-wodnego, a dobra organizacja pracy, użycie sprawnego technicznie sprzętu, ograniczy negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na stan powietrza oraz stan klimatu akustycznego tego terenu.

Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń.

Oddziaływania związane z fazą przygotowania przedsięwzięcia i budowy będą występowały w relatywnie krótkim okresie. Wielkość tych oddziaływań nie spowoduje trwałych skutków w środowisku.

W przypadku natrafienia podczas prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, przedmiotów lub obiektów mogących być zabytkiem, wszelkie roboty zostaną wstrzymane,

a miejsce odkrycia zabezpieczone oraz niezwłocznie zawiadomiony zostanie o tym fakcie Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Białymstoku.

Prowadzenie wycinki drzew poza okresem lęgowym, jednak wyłącznie pod nadzorem przyrodniczym. Drzewa nie przeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem.

Ponadto wszelkie prace budowlane prowadzone powinny być z uwzględnieniem wymogów BHP oraz zgodnie z przyjętym harmonogramem robót, pod stałym nadzorem budowlanym z użyciem specjalistycznego i sprawnego sprzętu oraz z uwzględnieniem odpowiedniej organizacji placu budowy.

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.

Przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych, na obszarach przylegających do jezior i obszarach wybrzeży, na obszarach górskich lub leśnych i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia oraz przewidywany obszar jego oddziaływania jest zlokalizowany w obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, tj. na Obszarze Chronionego Krajobrazu „Puszcza Białowieska”. Został on objęty ochroną na podstawie uchwały Nr XXIII/203/16 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu „Puszcza Białowieska” (Dz. Urz. Woj. Podl. z 2016 r. poz. 1504), zmienionej uchwałą Nr L/473/18 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 25 czerwca 2018 r. zmieniająca uchwałę w sprawie obszaru chronionego krajobrazu „Puszcza Białowieska (Dz. Urz. Woj. Podlaskiego z 2018 r. poz. 2911), jako realizacja zapisów art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Na części Obszaru Chronionego Krajobrazu „Puszcza Białowieska” zlokalizowany jest rezerwat „Jelonka”. Znajduje się on w odległości ok. 7,5 km.

W odległości około 3,1 km od planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są Obszary Natura 2000 (kod obszaru: PLC200004) chronione dyrektywą ptasią Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.N2K.PLC200004.B oraz dyrektywą siedliskową Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.N2K.PLC200004.H. Obszar obejmuje polską część Puszczy Białowieskiej w granicach zwartego kompleksu leśnego. Kolejnym obszarem chronionym w ramach programu Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk (Dyrektywa Siedliskowa) „Jelonka” o powierzchni 5053,70 ha, a granica tego obszaru chronionego zlokalizowana jest w odległości 5,0 km od planowanego przedsięwzięcia. Obszar ten obejmuje rezerwat przyrody „Jelonka”. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie głównego Korytarza Północno-Centralny-2B Puszcza Białowieska - Lasy Mielnickie oznaczony symbolem GKPN-2B. Rodzaj, skala i charakter planowanego przedsięwzięcia pozostanie bez wpływu na fragmentację i zmniejszenie bioróżnorodności siedlisk, a także migrację zwierząt.

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 lokalizacji przedsięwzięcia, ani też w najbliższym sąsiedztwie, w tym na obszarze oddziaływania planowanego zamierzenia, nie znajdują się inne przedsięwzięcia mogące prowadzić do kumulacji oddziaływań.

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

Przewiduje się, że odpady wytwarzane na etapie eksploatacji drogi związane będą z funkcjonowaniem i utrzymaniem analizowanego obiektu. Prognozuje się, że w wyniku funkcjonowania inwestycji powstawać będą: odpady z czyszczenia ulic i placów (zmiotki z powierzchni dróg takie jak piasek, pył, liście) oraz typowe odpady komunalne wyrzucane przez podróżnych z przejeżdżających drogą pojazdów. Ilości wytwarzanych odpadów będzie znikoma, gdyż drogi gminne stanowią ciągi dróg gminnych dojazdowych o bardzo niskim natężeniu ruchu pojazdów.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów remontowych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych).

Lp.	Kod odpadu	Rodzaj odpadu	Masa odpadów m ³
1.	17 01 01	Gruz betonowy	22,5
2.	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03*	1900
3.	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	8

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

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