

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie p.n. „ **Przebudowa i rozbudowa drogi gminnej nr 104480B i nr 104481B w miejscowości Siwiki**” gm. Zbójna, pow. łomżyński, woj. Podlaskie, na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1889B w kierunku rzeki Pisy. Długość projektowanego odcinka 1 drogi gminnej nr 104480B wynosi 1003,75 m a odcinka 2 drogi gminnej nr 104481B wynosi 862,84 m. Razem długość wynosi 1866,59 m.

**Inwestor: Gmina Zbójna**

### **1. Charakterystyka przedsięwzięcia:**

#### **1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia (w tym lokalizacja, opis terenów przyległych wraz z odniesieniem do najbliższych zabudowy mieszkaniowej)**

Teren objęty opracowaniem położony jest na terenie wsi Siwiki, gmina Zbójna i obejmuje pas drogowy dróg gminnych Nr 104480B i nr 104481B gm. Zbójna, pow. łomżyński, woj. podlaskie.

Drogi są drogami gminnymi klasy D i służą do bezpośredniej obsługi komunikacyjnej przyległych posesji. Drogi obsługują obszar wsi Siwiki znajdujący się między drogą powiatową nr 1889B o przebiegu: Turośl-Cieciory-Poredy-Dobrylas-Dębniaki a rzeką Pisą.

Projektowana droga Nr 104480B na początku trasy (km 0+000,00) krzyżuje się z drogą powiatową nr 1889B. Projektowana droga Nr 104481B na początku swojej trasy (km 0+000,00) krzyżuje się z drogą gminną nr 104480B w km 0+525,92.

Drogi przebiegają po terenie płaskim głównie wśród upraw rolnych, lasów i łąk. Wzdłuż przedmiotowej drogi znajduje się również luźno rozrzucona zabudowa zagrodowa.

Inwestycja będzie realizowana na n/w działkach w obrębie Siwiki [200709\_2.0018]:

- działki pasa drogowego drogi gminnej: 146, 147, 148, 179 (własność Gminy Zbójna)
- działka z rowem melioracyjnym: 155
- części działek do czasowego zajęcia zgodnie z ustawą z dn. 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2016 r. poz. 290): nr ewid. 159 (własność Powiatu Łomżyńskiego w Zarządzie Dróg Powiatowych w Łomży)
- części działek (do podziału i wywłaszczenia):
  - 76, 80, 82, 83, 87 (działki prywatne); 200, 201 (własność Skarbu Państwa w Zarządzie Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Nowogród)

Zakres planowanej inwestycji obejmuje:

- rozbiórkę kolidujących z rozbudową: ogrodzenia, budynku gospodarczego i szopy gospodarczej,
- wymiana istniejącego zniszczonego przepustu na nowy przepust o tych samych parametrach
- przesunięcie hydrantu,
- wykonanie robót ziemnych i usunięcie humusu,
- wycinka drzew i karczowanie karp,
- wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża
- wykonanie warstwy odsączającej z piasku gr. 25 cm i 15 cm na odcinkach wysadzinowych
- wykonanie warstwy mrozochronnej z mieszanki związanej cementem gr. 20 cm na odcinkach wysadzinowych
- wykonanie podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C<sub>50/30</sub> gr. 22 cm,
- wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W grubości 5 cm,
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11S grubości 4 cm,
- wykonanie zjazdów na posesję i pola o nawierzchni z betonu asfaltowego i kruszywa,
- wykonanie poboczy o nawierzchni żwirowej gr. 12 cm,
- wykonanie oznakowania pionowego drogi zgodnie z projektem organizacji ruchu – według odrębnego projektu stanowiącego integralną część opracowania,
- wyprofilowanie i uporządkowanie pasa drogowego poza poboczami.

Projektuje się wycinkę drzew kolidujących z projektowaną drogą wg wykazu:

Oznaczenie na projekcie zagospodarowania	Gatunek/rodzaj	Lokalizacja kilometraż	Strona drogi L-lewa P-prawa	Obwód pnia	uwagi
1	sosna	0+166,50	P	55	
2	sosna	0+173,50	P	105	
3	sosna	0+182,60	P	60	
4	sosna	0+185,60	L	65	
5	brzoza	0+191,00	P	150	
6	sosna	0+197,50	P	115	
7	sosna	0+200,60	P	130	
8	sosna	0+206,00	P	70	
9	sosna	0+215,20	L	70	
10	sosna	0+217,50	L	65	
11	sosna	0+223,50	L	70	obumarłe
12	sosna	0+228,00	L	85	obumarłe
13	sosna	0+231,00	L	85	obumarłe
14	sosna	0+237,00	L	70	
15	sosna	0+254,00	L	80	
16	sosna	0+413,70	L	100	
17	sosna	0+520,5	L	110	
18	sosna	0+824,00	P	80	
19	brzoza	0+835,00	P	2x40	
20	sosna	0+848,00	P	100	
21	brzoza	0+030,00	P	45	
22	brzoza	0+031,70	P	95	

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

Powierzchnia terenu w granicach opracowania: ok. 16600 m<sup>2</sup> w tym:

- powierzchnia nawierzchni jezdni z betonu asfalt. o szer. 3,5 m z poszerzeniami – 7844 m<sup>2</sup>
- powierzchnia bitumiczna zjazdów – 504 m<sup>2</sup>
- powierzchnia zjazdów z kruszywa – 140,5 m<sup>2</sup>
- powierzchnia obustronnych poboczy żwirowych szerokości 1,0 m – 3733 m<sup>2</sup>

**3) Rodzaj technologii.**

**stan istniejący**

Projektowane drogi w stanie istniejącym posiadają nawierzchnię gruntową nieulepszoną z zarośniętymi i miejscowo zawyżonymi poboczami. Nawierzchnia jezdni jest w złym stanie technicznym, z wieloma nierównościami, bez zachowania spadków podłużnych i poprzecznych.

Na rowie melioracyjnym przecinającym drogę nr 104480B w km 0+174,88 znajduje się przepust betonowy o średnicy 60cm i długości 9,5m. Przepust jest w złym stanie technicznym i wymaga wymiany na nowy z rur karbowanych PEHD SN8 o tych samych parametrach.

Pas drogowy ma szerokość od 7,00 m do 9,20 m i nie jest wystarczający (w szczególności na łukach, mijankach i skrzyżowaniach) do wykonania drogi o parametrach zgodnych z przepisami w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i wymaga poszerzenia. Na znacznym odcinku (ok. 500m) droga wyjeżdżona przebiega poza geodezyjnym pasem drogowym.

Odcinkowo do pasa drogowego przylega szczątkowy rów przydrożny, do którego spływają wody opadowe z pasa drogowego i dalej do istniejącego rowu melioracyjnego. Istniejące rowy odwadniające są zamulone i lokalnie zarośnięte trawą.

W pasie drogowym znajdują się drzewa, które kolidują z planowaną infrastrukturą drogową i należy je usunąć.

Działki zabudowane od strony pasa drogowego od strony drogi ogrodzone są ogrodzeniami trwałymi.

Ogrodzenie posesji na działce nr 85 koliduje z projektowanym pasem drogowym i wymaga rozbiórki. Ponadto z planowaną drogą kolidują budynki gospodarcze, które znajdują się w pasie drogowym: stodoła nr 212 na dz. nr 83 oraz szopa nr 97 na dz. nr 85.

Drogą odbywa się ruch lokalny o natężeniu lekkim, ze szczególnym udziałem pojazdów osobowych oraz rolniczych. Na całej długości projektowanej drogi występują zjazdy na posesje i pola.

W pasie drogowym znajduje się lokalnie wodociąg woD110 z przyłączami, który miejscowo koliduje z projektowaną nawierzchnią i zachodzi konieczność regulacji wysokościowej zasuw wodociągowych.

Pas drogowy przecina również napowietrzna linia energetyczna oraz przyłącze kablowe eND do budynku na działce nr 70/6 znajdujące się pod projektowaną jezdnią, które należy zabezpieczyć rurą dwudzielną.

#### **Stan projektowany:**

Zaprojektowano przekroje poprzeczne drogi o następujących parametrach:

- klasa drogi – dojazdowa „D”,
- prędkość projektowa – 30 km/h
- obciążenie ruchem – KR1,
- przekrój poprzeczny – szlakowy:
- szerokości jezdni – 3,5 m plus poszerzenia na łukach i mijankach
- spadek poprzeczny jezdni dwustronny – 2%, odcinkowo jednostronny – 2%; lokalnie na łukach jednostronny od 2% do 5%
- pobocza szerokości 2 x 1,0 m
- spadek poprzeczny poboczy – 6,0% (na łukach 2-7%)
- prawostronny rów odwodnieniowy w km 0+871,97 – 0+902,71 i 1725,00 – 1803,17.

Na projektowanej drodze planuje się 15 załamań w planie o kątach zwrotu od 0,1196 grad do 71,6148 grad, z tego 10 z nich o kątach zwrotu od 17,8654 grad do 71,6148 grad należy wyokrąglić promieniami  $R = 30, 75, 100, 120, 150, 200\text{m}$ .

Na całej trasie zaprojektowano 6 mijanek poprzez poszerzenie jezdni o 1,5 m. Długość mijanek od 25,0 m do 37,4 m w zależności od warunków lokalnych. Dokładna lokalizacja na projekcie zagospodarowania.

Drogę w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący jej przebieg. Korekty trasy występują jedynie w celu zwiększenia płynności drogi i dostosowania jej parametrów do obowiązujących przepisów.

Początek drogi gminnej nr 104483B przyjęto na krawędzi jezdni drogi pow. nr 1905B km rob. 0+000, natomiast koniec przyjęto na krawędzi jezdni dr. pow. nr 1905B w km rob. 3+222,89.

Skrzyżowania drogi z drogą powiatową zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe trójwlotowe z wyokrągleniem krawędzi jezdni łukami o promieniach  $r = 9,0\text{ m}$ . Zjazdy na drogi boczne szer. 3,5m i wyokrąglone łukami promieniami od 4,0 do 9,0 m.

#### **4) Ewentualne warianty realizacji przedsięwzięcia.**

**Wariant 1** – (niepodejmowanie przedsięwzięcia) to dalsze pozostawienie tego odcinka drogi o nawierzchni gruntowej w bardzo złym stanie technicznym oraz coroczne wydatkowanie budżetowych pieniędzy na jej bieżące utrzymanie bez gwarancji trwałej poprawy jej stanu technicznego oraz bezpieczeństwa i komfortu jazdy użytkowników/mieszkańców. Jazda po takiej drodze powoduje m.in. znaczne pylenie na przyległe tereny, dyskomfort jazdy, słuszne pretensje mieszkańców do zarządcy drogi oraz stwarza realne zagrożenie dla użytkowników drogi.

**Wariant 2** – polegający na przebudowie drogi ze zmianą jej nawierzchni z gruntowo-żwirowej na

bitumiczną, w istniejącym wyjeżdżonym i utwardzonym pasie drogowym (teren przedstawia znikomą wartość przyrodniczą poprzez dotychczasowe wykorzystanie jako ciąg drogowy). Miejscowo występuje potrzeba regulacji granic pasa drogowego.

Realizacja tego wariantu inwestycji wiąże się z krótkotrwałym negatywnym oddziaływaniem w fazie realizacji inwestycji, a także nieznacznym negatywnym w fazie jej eksploatacji, jednak korzyści społeczno-gospodarcze są duże. Przebudowa drogi i podniesienie jej parametrów technicznych zapewni m.in.:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej terenów przyległych,
- integrację układów dróg gminnych z progami powiatowymi i wojewódzkimi,
- zwiększenie szybkości i komfortu przemieszczania się ludności,
- uporządkowanie sieci dróg,
- zwiększenie szansy na rozwój małych i średnich przedsiębiorstw,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu.

**Wariant 3** – inny przebieg drogi w nowej lokalizacji. Budowa drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej z poboczami i odwodnieniem w nowym terenie to duże koszty robót ziemnych i dodatkowy koszt na wzmocnienie konstrukcji nawierzchni drogi. Korzyści dla społeczeństwa w tym wariantcie są dużo mniejsze niż w drugim gdyż zmiana przebiegu drogi w stosunku do drogi wyjeżdżonej i utwardzonej w terenie oraz obsługującej w sposób optymalny przyległe posesje może budzić niezadowolenie społeczne.

Z powyższych względów do realizacji wybrano wariant 2, tj. przebudowę drogi po istniejącej wyjeżdżonej trasie z wykonaniem nawierzchni bitumicznej z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni gruntowo-żwirowej jako podłoża pod nową konstrukcję.

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

**a) w fazie realizacji**

Roboty drogowe będą prowadzone głównie w technologii zmechanizowanej – systemem liniowym. Maszyny/sprzęt przewidziany do realizacji robót drogowych posiada własne środki napędowe i nie wymaga zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy.

Natomiast asfalt i cement z wytwórni mas bitumicznych, zakładów petrochemicznych i z cementowni. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami.

Szacunkowe zużycie:

- woda – ok. 560 m<sup>3</sup>
- paliwa technologiczne (olej) – ok. 313 litrów
- gaz – nie przewiduje się,
- energia – nie przewiduje się,
- inne surowce: piasek – ok. 980 m<sup>3</sup>, pospółka ok. 70 m<sup>3</sup>, mieszanka kruszywa ok. 4,4 Mg, żwir ok. 380 m<sup>3</sup>
- materiały: asfalt drogowy – ok. 8,858 Mg, mieszanka mineralno-asfaltowa ok. 1814 Mg.

**b) w fazie eksploatacji**

Po wykonaniu przedsięwzięcia nie będzie zachodziła potrzeba wykorzystania i zabezpieczenia dodatkowych zasobów wody, paliw, energii i innych materiałów.

Wystąpi niewielkie zapotrzebowanie na substancję (piasek i sól) do zimowego utrzymania dróg.

**6) Rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji i eksploatacji środowiska**

W trakcie robót stosowane będą materiały i technologie wykluczające możliwość skażenia wody i powietrza. W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu inwestycji, w czasie robót należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- prace budowlano-montażowe prowadzić w porze dziennej,
- stosować maszyny i środki transportu wyłącznie w dobrym stanie technicznym,
- transport materiałów i sprzętu zorganizować w sposób nie powodujący nadmiernego hałasu,

- unikać koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości pracujących maszyn i urządzeń – ograniczyć czas jałowej pracy silników spalinowych,
- wytworzone w czasie robót odpady należące do grupy 17: „*odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej*” będą zagospodarowane z obowiązującymi przepisami – poprzez składowanie bądź przekazanie do dalszego wykorzystania,
- niewbudowana w danym dniu mieszanka bitumiczna zostanie odwieziona do wytwórni mas bitumicznych,
- mieszanka mineralno-bitumiczna będzie dowożona z wytwórni na plac budowy specjalistycznymi samochodami z przykryciem lub w termosach,
- rury PP SN8 i PEHD będą posiadały stosowne certyfikaty pozwalające na ich stosowanie do wykonania przepustów,
- znaki drogowe i inne elementy wyposażenia technicznego drogi (słupki do znaków, bariery itp.) będą posiadały stosowne certyfikaty,
- kruszywo naturalne będzie pochodziło z koncesjonowanej kopalni, a kruszywo łamane z zakładów produkcyjnych posiadających stosowne zezwolenia i będzie dowożone samochodami z przykryciem,
- pracujący na budowie sprzęt mechaniczny będzie poruszał się tylko w obrębie pasa drogowego,
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu i maszyn będą wyłączone,
- paliwo do maszyn, samochodów i sprzętu będzie tankowane w specjalistycznych stacjach paliw,
- ewentualna baza budowy będzie wyposażona w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych, a na jej terenie nie wolno dopuścić do gromadzenia się wody opadowej w zastoiskach,
- powierzchnia terenu ewentualnej bazy budowy, przeznaczona do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego, będzie wyłożona płytami betonowymi lub zabezpieczona w inny sposób w celu ochrony wierzchniej warstwy gleby przed zniszczeniem,
- w trakcie prowadzenia prac związanych z profilowaniem pasa drogowego oraz podczas wykonywania podbudowy – w okresach bezdeszczowych – będzie ona zraszana wodą, aby wyeliminować unoszenie się kurzu.
- powstałe w wyniku przebudowy drogi skarpy rowów obsiane zostaną mieszanką traw odpornych na zasolenie,
- prace w rejonie drzew należy wykonywać ręcznie, aby nie naruszyć systemu korzeniowego.

#### **7) Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:**

##### **- zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków,**

Projektowane rozwiązania nie mają ujemnego wpływu na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie. Obiekty liniowe nie wymagają zaopatrzenia w wodę.

W związku z tym, że drogą będą płynąć jedynie wody opadowe, a więc ścieki nieagresywne i nieszkodliwe, będą one odprowadzane z drogi systemem rowów otwartych.

##### **- emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się,**

Projektowana droga nie będzie generować zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i płynnych.

##### **- rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów:**

Projektowana droga nie będzie stwarzać zagrożenia, że w wyniku jej eksploatacji będą powstawać odpady. Niewielka ilość odpadów powstanie jedynie w trakcie prowadzenia robót, ale te zostaną usunięte przez wykonawcę przed oddaniem drogi do użytku – w sposób opisany w punkcie 7 opisu do projektu zagospodarowania terenu.

##### **- właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się:**

Projektowana droga nie będzie wytwarzać drgań, ani promieniowania. Ewentualne drgania mogące powstać w trakcie eksploatacji, na skutek normalnego ruchu drogowego, nie będą przekraczać norm dopuszczalnych i nie będą uciążliwe dla otoczenia.

**- wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne,**

W wyniku wykonania zaprojektowanego obiektu zachodzi potrzeba wycięcia drzew. Projektowane obiekty nie będą miały wpływu na glebę, wody powierzchniowe i podziemne.

**8) Określenie możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

W przypadku przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się przeprowadzenia postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko – zasięg przedsięwzięcia nie przekroczy granic Gminy Zbójna.

**9) Usytuowanie przedsięwzięcia – ze zwróceniem uwagi na możliwe zagrożenie środowiska – zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz uwarunkowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z uwzględnieniem:**

- obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:
  - brak wyżej wymienionych obszarów,
- obszary wybrzeży:
  - brak wyżej wymienionych obszarów,
- obszary górskie lub leśne:
  - brak wyżej wymienionych obszarów,
- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:
  - brak wyżej wymienionych obszarów,
- obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 wyznaczone w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r., o ochronie przyrody (Dz. U. nr 92, poz. 880):
  - w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary podlegające ochronie na podstawie w/w Ustawy,
- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:
  - brak wyżej wymienionych obszarów,
- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:
  - nie dotyczy
- gęstość zaludnienia:
  - na terenie Gminy Zbójna wynosi około 24 osoby/km<sup>2</sup>,
- obszary przylegające do jezior:
  - brak wyżej wymienionych obszarów,
- obszary ochrony uzdrowiskowej:
  - brak wyżej wymienionych obszarów,

**10) Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia**

- Skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:
- Powiązanie z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na terenach sąsiednich: tereny sąsiednie z planowaną inwestycją są terenami zabudowy jednorodzinnej zagrodowej – nie dotyczy
- Wykorzystanie zasobów naturalnych:
  - w trakcie realizacji zostanie wykorzystany: piasek, żwir, pospółka
- Emisja występowania innych uciążliwości:
  - nie dotyczy
- Ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych

technologii:

- nie dotyczy

**11) Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego przedsięwzięcia w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w punkcie 9 i 10, wynikające z:**

- Zasięg oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

- planowane przedsięwzięcie ma zasięg lokalny obejmujący miejscowość Wyk o liczbie ludności 304

- Transgraniczny charakter oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

- nie dotyczy

- Wielkość i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

- nie dotyczy

- Prawdopodobieństwo oddziaływania

– nie przewiduje żadnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i życie ludzkie

- Czas trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania:

- nie wystąpi

**12) Dla realizacji przedsięwzięcia nie istnieje konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania**

- Nie dotyczy wyznaczenia strefy ograniczonego użytkowania – planowane przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć wymienionych w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska

**13) Podsumowanie**

Przeprowadzona analiza potencjalnych zagrożeń dla środowiska wynikłych z projektowanej budowy przedmiotowego odcinka drogi gminnej oraz sposobów minimalizacji skutków doprowadziła do następujących wniosków:

1. Planowany do budowy odcinek drogi nie jest obiektem nowym, a planowana inwestycja obejmuje obszar będący wyjeżdżoną i utrwaloną drogą
2. Nie zmienia istniejących połączeń komunikacyjnych
3. Nie spowoduje zmian w migracji zwierząt dzikich i domowych oraz hodowlanych,
4. Nie wpłynie negatywnie na szatę roślinną,
5. Nie spowoduje zmian stosunków wodnych,
6. Nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego,
7. Nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych,
8. Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo-krajobrazowego, kulturowego jak również nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi,
9. Przewiduje się, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje wzrostu zagrożenia dla gatunków chronionych w ramach obszaru Natura 2000.