

Karta informacyjna przedsięwzięcia

zgodnie z art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji
o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania
na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353 ze zm.)

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa lądowiska dla śmigłowców ratunkowych wraz z drogą dojazdową i infrastrukturą techniczną dla potrzeb Szpitalnego Oddziału Ratunkowego w Samodzielnym Publicznym Zakładzie Opieki Zdrowotnej w Augustowie. Lądowisko dla śmigłowców będzie zlokalizowane na terenie szpitala, na działkach o nr ewid. 65/10 i 65/1 obręb 0004 Augustów. Lądowisko zostanie usytuowane na niewielkim wzniesieniu uformowanym z gruntu nośnego w formie stożka ściętego, wznoszącego się ok. 2,20m powyżej poziomu terenu istniejącego.

Lądowisko zlokalizowane na górnej powierzchni wzniesienia stanowić będą:

- płyta lądowiska w kształcie okręgu o średnicy 15m, konstrukcja płyty betonowa, powierzchnia płyty ukształtowana z zachowaniem spadku umożliwiającego odprowadzenie wód opadowych.
- pas gruntu trawiasty o szerokości 5m okalający po obwodzie płytę betonową lądowiska (płyta lądowiska i pas gruntu stanowią okrąg o średnicy 25m).
- opaska chodnikowa o szerokości 1 m okalająca po obwodzie pas gruntu i zamykająca lądowisko, które wraz z opaską stanowi okrąg o średnicy 27m.
- z płyty lądowiska wyprowadzona jest droga dojazdowa o szerokości 4 m, łącząca się z wewnętrzną komunikacją szpitala.
- odległość dojazdu z lądowiska do SOR wynosi ok. 70m

Na terenie lądowiska i w rejonie lądowiska przewidziano następujące systemy pomocy świetlnych:

- oświetlenie strefy przyziemienia TLOF
- oświetlenie strefy podejścia FATO
- oświetlenie głównego kierunku podejścia
- oświetlenie projektorowe
- oświetlony wskaźnik kierunku wiatru
- latarnia identyfikacyjna lądowiska
- oświetlenie przeszkodowe zmierzchowe istniejących obiektów budowlanych

Obszar przeznaczony na zlokalizowanie lądowiska znajduje się terenie Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Augustowie.

Lądowisko zlokalizowane będzie po stronie południowej Budynku Głównego Szpitala. W kierunku północnym i północno-wschodnim, w odległości ok. 50m od lądowiska znajduje się główna zabudowa szpitala wraz ze Szpitalnym Oddziałem Ratunkowym. W kierunku wschodnim, w odległości ok. 90m od lądowiska usytuowany jest nieczynny budynek kotłowni, przeznaczony do rozbiórki. W kierunku południowym, w odległości ok. 80m od lądowiska znajduje się niska zabudowa domów jednorodzinnych. W kierunku południowo-zachodnim, w odległości ok. 32m znajduje się nieczynny budynek gospodarczy. W pobliżu terenu przeznaczonego pod lądowisko znajdują się wewnętrzne drogi komunikacyjne i place manewrowe.

Teren niezabudowany wokół lądowiska to teren gęsto zadrzewiony (głównie sosna, sporadycznie brzoza), płaski z lokalnymi spadkami i występującą niską zielenią krzewiastą. Teren jest uzbrojony w podstawowe sieci.

Teren istniejący wokół lądowiska poza wycinką istniejącego zadrzewienia nie będzie wymagać zmiany ukształtowania, będzie to teren trawiasty. Również skarpy wzniesienia na którym położone jest lądowisko będą obsiane trawą. Wody opadowe z lądowiska będą odprowadzane w otaczający teren trawiasty. Do celów przeciwpożarowych przewidziany będzie istniejący hydrant nadziemny o wydajności 10 l/sek., usytuowany w pobliżu lądowiska. Teren lądowiska jest ogrodzony.

W celu uniknięcia kolizji z proj. lądowiskiem śmigłowców ratunkowych przewidziano wycinkę wysokich drzew (głównie sosna, wysokość do 20m, przeważający obwód ok. 1m) znajdujących się w obrębie kierunków podejścia do lądowania i startu śmigłowca. Łącznie do wycięcia przeznaczono 151 drzew. Inwestor wystąpił we własnym zakresie o uzyskanie decyzji o wycince i postępowanie w sprawie wycinki zostało przeprowadzone.

Lądowisko będzie przystosowane do lądowań i startów w dzień i w nocy śmigłowców ratunkowych typu EC 135. Zakłada się ilość lądowań śmigłowców w ciągu tygodnia 1–2. Na lądowisku będzie przebywać jednorazowo tylko jeden śmigłowiec. Na terenie lądowiska nie przewiduje się serwisu ani obsługi technicznej, jak również tankowania paliwa a jedynie lądowanie i start.

Wykonywanie lotów na lądowisko dozwolone będzie tylko w przypadku zabrania na pokład chorego lub rannego, celem ratowania życia. Budowa lądowiska ma na celu umożliwienie szybkiego dotarcia do osób wymagających niezwłocznej pomocy medycznej, ciężko chorych lub rannych w wypadku. Lądowisko przeznaczone będzie wyłącznie do użytku przez śmigłowce ratunkowe Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

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

Projektowane lądowisko zajmuje powierzchnię 572m². Powierzchnia projektowanej drogi dojazdowej do lądowiska wynosi ok. 500m². Powierzchnia terenu istniejącego w otoczeniu lądowiska nie ulega zmianie zagospodarowania.

Teren na którym zlokalizowane będzie lądowisko jest obecnie nieużytkowany. Jest to teren zadrzewiony (głównie sosna, sporadycznie brzoza), płaski z lokalnymi spadkami i występującą niską zielenią krzewiastą. Teren jest wolny od zabudowy użytkowej (najbliższa zabudowa w odległości ok. 80m).

Po zrealizowaniu lądowiska, teren wolny wokół obiektu będzie pokryty trawą łącznie ze skarpą otaczającą wzniesienie na którym usytuowane ma być lądowisko oraz skarpami przy drodze dojazdowej do lądowiska.

3. Rodzaj technologii

Przedsięwzięcie będzie realizowane przy zastosowaniu technologii powszechnie stosowanych przy realizacji nasypów ziemnych, dróg i placów.

W przypadku realizacji lądowiska dominować będą roboty ziemne polegające na zdjęciu humusu z powierzchni przewidzianej pod nasyp, następnie wykonanie nasypu z gruntu nośnego dowiezionego z zewnątrz, uformowanie skarp i górnej powierzchni nasypu do wykonania płyty lądowiska i opaski chodnikowej.

Identyczna kolejność prac dotyczyć będzie realizacji drogi dojazdowej usytuowanej na nasypie.

Do robót jak wyżej będzie miał zastosowanie sprzęt mechaniczny – spychacz, samochody wywrotki, koparka, ubijaki do zagęszczenia gruntu.

Przy realizacji płyty betonowej lądowiska i nawierzchni jezdni ma zastosowanie metoda uprzemysłowiona, polegająca na dowiezieniu do miejsca wbudowania gotowej mieszanki betonowej (pochodzącej z wytwórni) i podaniu betonu przy pomocy pompy samochodowej. Zagęszczenie betonu przy pomocy wibratorów.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego

Nie przewiduje się wariantowych rozwiązań.

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

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi: nie dotyczy

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi: nie dotyczy

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: nie dotyczy

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną: **8,0 kW**
- ciepłą:/ - /kW/MW
- gazową:/ - /m³/h

Przy realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą następujące materiały:

- piasek
- kruszywo kamienne
- krawężniki
- kostka betonowa
- cement
- woda
- paliwa płynne
- oraz energia elektryczna do oświetlenia zaplecza terenu budowy

Użytkowanie ukończonego przedsięwzięcia nie będzie wymagać stosowania surowców ani materiałów.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Przedmiotowa inwestycja, oprócz hałasu spowodowanego startem i lądowaniem śmigłowca ratunkowego, który jest krótkotrwały i sporadyczny, nie ma negatywnego wpływu na środowisko. Loty na lądowisko są dozwolone, w przypadku dowozu / wywozu ciężko chorej osoby, celem ratowania życia. Nie stosuje się wydawania Decyzji w zakresie o dopuszczalnym poziomie hałasu w razie potrzeby prowadzenia działań ratowniczych.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne

- Zastosowanie szczelnych nawierzchni komunikacyjnych i lądowiska helikopterów, zapobiegająca przenikaniu zanieczyszczeń do gruntu.
- Wyposażenie placu budowy w sorbenty do likwidacji przypadkowych wycieków substancji ropopochodnych.
- Zakaz tankowania i napraw maszyn budowlanych na terenie inwestycji, mogące skutkować przypadkowymi wyciekami paliwa lub olejów.

Urząd Miejski w Augustowie

ul. 3 Maja 60, 16-300 Augustów

Tel./fax: 87 643 80 56

Wydział Gospodarki Komunalnej Rolnictwa i Ochrony Środowiska

- Brak możliwości tankowania śmigłowców.

Oddziaływanie na jakość powietrza

- Ograniczanie pylenia poprzez stosowanie plandek, osłon i silosów dla magazynowania materiałów pyłących, czyszczenie pojazdów opuszczających plac budowy oraz czyszczenie okolic wyjazdu z budowy z ziemi/piasku naniesionych na kołach pojazdów.
- Korzystanie wyłącznie z maszyn i urządzeń budowlanych w dobrym stanie technicznym.
- Eliminowanie pracy maszyn i urządzeń budowlanych na biegu jałowym

Ochrona przed nadmiernym hałasem w trakcie budowy

- Korzystanie wyłącznie z maszyn i urządzeń budowlanych w dobrym stanie technicznym.
- Eliminowanie pracy maszyn i urządzeń budowlanych na biegu jałowym.
- Prace powodujące znaczną emisję hałasu będą prowadzone wyłącznie w porze najmniej wrażliwej, tj. w godzinach 7-18.

Ochrona przed nadmiernym hałasem w trakcie eksploatacji

Ochronie przed hałasem wywołanym pracą silników śmigłowca sprzyjać ma wyniesienie lądowiska na wysokość około 1,60m powyżej terenu oraz zlokalizowanie lądowiska w odległości ok. 100m od najbliższej zabudowy mieszkalnej. Hałas spowodowany startem i lądowaniem śmigłowca ratunkowego jest krótkotrwały i sporadyczny.

Gospodarowanie odpadami

- Segregacja wytwarzanych odpadów.
- Przekazywanie odpadów jedynie podmiotom, posiadającym niezbędne zezwolenia.
- Utylizowanie odpadów i wywożenie w miejsca do tego przeznaczone.
- Nadmiar mas ziemnych pozostały po realizacji lądowiska i wszelkie odpady materiałów budowlanych nieprzydatne do wykorzystania kierowane będą na składowisko odpadów o uregulowanym stanie formalno-prawnym.

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

7.1 Emisja substancji zanieczyszczających

Etap budowy

Zanieczyszczenia emitowane do atmosfery, powstałe w trakcie prac budowlanych to głównie:

- gazy spalinowe pracujących maszyn budowlanych - napędzanych silnikami diesla ciężarówek, dźwigów, koparek, agregatów sprężarek powietrza itd.

Przy zużyciu oleju napędowego:

- pył opadający i zawieszony – powstający w trakcie prac budowlanych i ruchu pojazdów;
- gazy emitowane w trakcie prac;
- emisja rozpuszczalników typu ksylen, benzen, toluen w trakcie prac malarskich.

Charakter tych emisji będzie niezorganizowany. Czas działania - ograniczony. Oddziaływanie emisji zanieczyszczeń z wymienionych prac będzie, w związku z niewielkim zakresem prac budowlanych, praktycznie nieistotne dla stanu środowiska i nie pogorszy trwale stanu aerosanitarnego rejonu przedsięwzięcia.

Etap eksploatacji

Procesem, który przyczyni się do emisji zanieczyszczeń do powietrza na terenie lądowiska to przede wszystkim spalanie paliwa lotniczego w trakcie operacji naziemnych (start i lądowanie śmigłowca). W przypadku planowanego

przedsięwzięcia emisja do powietrza jest niezorganizowana. Do zanieczyszczeń, jakie powstają w trakcie spalania paliwa lotniczego należy zaliczyć: SO₂, NO₂, CO, pył i węglowodory które są produktem jego niecałkowitego spalania. Dodatkowo, proces ten charakteryzuje się:

- wysoką temperaturą gazów odlotowych,
- dużą prędkością wylotową,
- znaczącymi turbulencjami ułatwiającymi szybkie wymieszanie gazów.

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje istotnego wzrostu ilości substancji emitowanych do powietrza z tego źródła w związku z faktem, że będą to operacje sporadyczne. Nie wystąpi wprowadzenie do środowiska gruntowego w czasie realizacji lądowiska i jego eksploatacji, substancji zagrażających środowisku gruntowemu przy zastosowaniu rozwiązań wymienionych w punkcie 6. Natomiast do atmosfery przenikać będą spaliny ze środków transportu i sprzętu mechanicznego wykorzystywanego przy realizacji przedsięwzięcia, sprzęt ten będzie również źródłem hałasu lecz uciążliwości te ustaną z chwilą zakończenia przedsięwzięcia.

7.2 Emisja ścieków

Etap budowy

Prace budowlane nie będą przyczyniać się do powstawania ścieków technologicznych. Mogą jednak powstać sytuacje, kiedy źle zabezpieczone wykoppy potencjalnie wywołają przedostanie się zanieczyszczeń olejowych do gruntu (pochodzenie zanieczyszczeń olejowych to przede wszystkim nieszczelności pracującego sprzętu mechanicznego). W celu ograniczenia zagrożenia skażeniem środowiska gruntowo-wodnego produktami naftowymi, plac budowy będzie wyposażony w sorbenty. Ścieki deszczowe powstające w trakcie prac budowlanych będą wsiąkały w grunt.

Etap eksploatacji

Normalna eksploatacja śmigłowców nie dopuszcza wycieku z silników lub innych urządzeń śmigłowca żadnych substancji ropopochodnych. Wszystkie elementy silnika, w których dochodzi do wycieków substancji ropopochodnych (niektóre nieszczelności są technologiczne i przewidziane przez producenta śmigłowca) są zdrenowane i zabezpieczone przed wyciekiem na zewnątrz śmigłowca. Substancje ropopochodne są zbierane i odprowadzane do specjalnego pojemnika skąd są zawracane do komory silnika z przeznaczeniem na spalanie. Obecnie w nowoczesnych śmigłowcach (w tym w śmigłowcach EuroCopter EC-135 wykorzystywanych przez LPR) wszystkie wycieki są wylapywane i zawracane do silnika. SP ZOZ LPR już nie posiada śmigłowców wykonanych w starej technologii, w których wycieki ropopochodnych były odprowadzane na zewnątrz (np. śmigłowiec Agusta). Na teren lądowiska nie mogą wjeżdżać żadne pojazdy z wyjątkiem uprzywilejowanych. W związku z powyższym, zdecydowano się na odprowadzanie wód opadowych z płyty lądowiska oraz drogi dojazdowej powierzchniowo w teren.

7.3 Emisja hałasu

Etap budowy

W fazie budowy źródłem hałasu będą głównie maszyny i urządzenia budowlane takie jak: kompresory, transport ciężarowy, maszyny budowlane itp. Oddziaływania te, zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić od zgrupowania pracujących maszyn sprzętu budowlanego, a emitowany hałas do środowiska będzie częściowo ekranowany przez budynki istniejące w sąsiedztwie inwestycji.

Należy podkreślić, że sprzęt budowlany winien spełniać wymogi, określone w Dyrektywie 2000/14/EC oraz Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U. Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.).

Biorąc pod uwagę ograniczony czas pracy urządzeń oraz zastosowanie nowoczesnych technologii budowy można

Urząd Miejski w Augustowie

ul. 3 Maja 60, 16-300 Augustów

Tel./fax: 87 643 80 56

Wydział Gospodarki Komunalnej Rolnictwa i Ochrony Środowiska

stwierdzić, że uciążliwość akustyczna występująca w fazie budowy nie będzie dokuczliwa dla mieszkańców pobliskiej zabudowy mieszkalnej (ok. 100 m). Czas tych niedogodności będzie ograniczony i przejściowy. Zaleca się prace powodujące znaczną emisję hałasu wykonywać w porze najmniej wrażliwej, tzn. w godzinach 7-18.

Wibracje będą powodowane pracą maszyn ziemnych i zagęszczarek oraz pracami nawierzchniowymi. Widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkuset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie natomiast składowe o częstotliwości do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny nawet znacznie oddalone od terenu budowy. Oddziaływania wibracji podczas budowy mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie, a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych przez budynki, ale nieszkodliwych dla ich konstrukcji.

Etap eksploatacji

Poziom hałasu w środowisku reguluje Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity Dz.U. 2014, poz. 112).

Tereny zabudowy mieszkaniowej w pobliżu terenu inwestycji należy zaliczyć do „terenów zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego” i „terenów mieszkaniowo - usługowych”, dla których dopuszczalne poziomy hałasu wynoszą:

- 60 dB(A) (LAeqD) w godzinach 600÷2200,
- 50 dB(A) (LAeqN) w godzinach 2200÷600,

Analizowane lądowisko przystosowane będzie do lotów zarówno w porze dziennej jak i nocnej, zatem oddziaływanie akustyczne zostało przeanalizowane zarówno dla pory dziennej, jak i nocnej.

Źródłami hałasu na terenie analizowanego lądowiska będą śmigłowce medyczne Eurocopter EC135. Śmigłowce te są przystosowane do transportu rannych z miejsca wypadku do miejsca docelowego, którym jest szpital. Poziom hałasu emitowanego przez śmigłowiec, zgodnie z certyfikatem w zakresie hałasu, wynosi 88,6dB(A) podczas startu oraz 92,7dB(A) w czasie lądowania. W przypadku analizowanego lądowiska przyjęto następujące kierunki podejścia/wznoszenia: Az 295°/105°.

Przyjęte kierunki podejścia/wznoszenia pozwalają na wykonywanie operacji z przeciwnych kierunków w zależności od kierunku wiatru. Przy lądowaniu założono, że podejście odbywa się po ścieżce o nachyleniu ok. 100 (1:6), natomiast start odbywa się praktycznie w pionie. Przyjęto, że w zależności od kierunków wiatru podejście może odbywać się z głównego kierunku podejścia lub pomocniczego.

Podejścia do lądowania oraz starty śmigłowców przewiduje się głównie w porze dziennej, (godz. 6÷22). W porze nocnej (godz. 22÷6) loty będą odbywać się sporadycznie. Przewidywane natężenie lotów śmigłowców wynosi około 4-5 na miesiąc oraz maksymalnie 1 w ciągu doby.

Zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. Nr 120, poz. 826) przedział czasu odniesienia dla hałasu powodowanego przez starty, lądowania śmigłowców wynosi 16 godzin w porze dziennej oraz 8 godzin w porze nocnej. Do obliczeń przyjęto najmniej korzystne możliwe warunki, tj. że w czasie odniesienia, zarówno w porze dziennej, jak i nocnej, odbywać się będzie jeden przylot – odlot śmigłowca.

Do obliczeń emisji hałasu śmigłowców zastosowano metodykę obliczeniową ECAC.CEAC Doc. 29 „Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports” opartą o ICAO Circular 205-AN/1/25 „Recommended Method for Computing Noise Contours around Airports” i Nord 1993:38 „Air Traffic Calculation –

Nordic Guidelines". Powyższa metoda zalecana jest w aneksie II European Noise Directive do realizacji obliczeń hałasu od operacji wykonywanych przez statki powietrzne w otoczeniu portów lotniczych w granicach Unii Europejskiej. Obliczenia poziomu hałasu emitowanego do środowiska przez śmigłowce wykonano wykorzystując pakiet SoundPLAN 7.1.

Poziom hałasu obliczono w siatce punktów obliczeniowych rozmieszczonych na lądowisku i w jego otoczeniu. Punkty obliczeniowe usytuowane zostały na poziomie płyty lądowiska. Analiza wyników obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu dla kierunków podejścia/wznoszenia przedstawiona została w postaci map rozprzestrzeniania się hałasu dla pory dziennej i nocnej na Rysunkach nr 1 i 2.

Na podstawie przeprowadzonej analizy wykazano, że poziom hałasu w porze dziennej na terenach podlegających ochronie akustycznej czyli „Tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego lub tereny mieszkaniowo-usługowe” nie będzie przekraczał wartości dopuszczalnej (60dB(A)).

W porze nocnej, na najbliższych „Terenach zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej...” podlegającej ochronie akustycznej poziom hałasu również nie będzie przekraczał wartości dopuszczalnej (50dB(A))

Należy wziąć pod uwagę, że zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2013 poz. 1232 z późn. zmianami), art. 2, ust. 2 pkt. 1a stanowi, iż przepisów ustawy nie stosuje się w zakresie wydawania decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu w razie prowadzenia działań ratowniczych. Z brzmienia przepisu wynika, że ustawodawca mając na uwadze znaczenie działań ratowniczych, zezwala na ich prowadzenie nawet wówczas, gdy powodują one ponadnormatywne akustyczne oddziaływanie na środowisko, czyli na tereny, o których mowa a art. 113 ust. 2 pkt. 1 ww. ustawy.

W oparciu o powyższe wyjaśnienie należy jednoznacznie stwierdzić, że hałas zewnętrzny emitowany przez lądujące i startujące śmigłowce z rozpatrywanego lądowiska sanitarnego nie będzie uciążliwy dla środowiska. Praktycznie hałas lądowiska emitowany przez lądujący i startujący śmigłowiec można porównać z hałasem emitowanym przez przejeżdżającą na sygnale karetkę pogotowia.

Powyższe dane wskazują, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpływa w sposób istotny na wartości przyrodnicze, nie powinna spowodować pogorszenia warunków naturalnych, a oddziaływania, które są nieuniknione będą mieściły się w obowiązujących normach i przepisach.

7.4 Ochrona gruntu i wód gruntowych

Przed rozpoczęciem robót budowlanych należy zorganizować zaplecze, które powinno być utwardzone i wyposażone w zaplecze socjalne w tym sanitarne (np. przenośne sanitariaty). Zaplecze powinno się znajdować poza obrębem prowadzenia prac, jednak w miarę możliwości w jego bliskim sąsiedztwie. Lokalizację zaplecza wyznaczy wykonawca zgodnie z planem zagospodarowania placu budowy i w porozumieniu z Inwestorem. Plac budowy, zaplecze oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu. Place postojowe dla maszyn i środków transportu należy zlokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni.

Oddziaływanie realizacji inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zależeć będzie od organizacji i sposobu prowadzenia robót ziemnych oraz utrzymania porządku, za który odpowiedzialny jest kierownik robót. Po zakończeniu prac należy wykonać prace porządkowe, a teren tymczasowych placów przywrócić do poprzedniego stanu.

W trakcie prac przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego nie przewiduje się wycieków związków ropopochodnych

(olej, paliwo itp.). W przypadku zaistnienia takiej sytuacji (np. w przypadku awarii) należy zebrać zanieczyszczoną ziemię i przekazać ją do unieszkodliwienia.

Przewiduje się stosowanie wyłącznie materiałów, które nie zagrażają zanieczyszczeniu gruntu i wód gruntowych lub materiałów, które posiadają odpowiednie atesty. W przypadku wykonania płyty ładowiska w technologii żelbetowej mieszanka betonowa będzie dostarczana za pomocą samochodów ciężarowych tzw. „gruszek”. Dzięki takiemu rozwiązaniu uniknie się sporządzania mieszanki na dużą skalę na terenie budowy, ograniczy się pylenie z półproduktów sypkich oraz ograniczy magazynowanie znacznej ilości półproduktów takich jak cement, wapno, piasek itp. Gotowe półfabrykaty podlegać będą bieżącemu montażowi i zabudowaniu.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie występuje.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

W bezpośrednim zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia nie występują żadne obszary podlegające ochronie oraz korytarze ekologiczne.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w Obszarze Chronionego Krajobrazu „Puszcza i Jeziora Augustowskie”, zgodnie z uchwałą nr XII/89/15 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 22 czerwca 2015r. w sprawie obszaru chronionego krajobrazu „Puszcza i Jeziora Augustowskie” (Dz. Urz. Woj. Podlaskiego z 2005r. poz. 2117. Uwzględniając jednak charakter przedsięwzięcia i lokalny zakres jego oddziaływania oraz charakter zidentyfikowanych zagrożeń należy stwierdzić, iż znaczące oddziaływania przedsięwzięcia na ten obszar nie wystąpią.

W dalszej odległości od terenu przedsięwzięcia znajdują się:

- Obszar Siedliskowy Natura 2000 Ostoja Augustowska – ok. 500m na kierunku północno-zachodnim od terenu inwestycji – oddziaływanie nie występuje
- Obszar Ptasi Natura 2000 Puszcza Augustowska – ok. 520m na kierunku północno-zachodnim od terenu inwestycji – oddziaływanie nie występuje
- Obszar Rezerwatu Jezioro Kalejty – ok. 4,15km na kierunku północno-wschodnim od terenu inwestycji – oddziaływanie nie występuje
- Obszary przylegające do jezior – oddziaływanie nie występuje

Obszary, nie występujące w okolicy inwestycji:

- Obszar wodno-błotny – oddziaływanie nie występuje
- Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej – oddziaływanie nie występuje
- Obszary górskie – oddziaływanie nie występuje
- Strefy ochronne ujęć wód – oddziaływanie nie występuje

10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

Nie dotyczy.

11. 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

Nie dotyczy.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Inwestycja nie należy do kategorii zakładów stanowiących zagrożenie występowania poważnych awarii.

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

Etap budowy

Półprodukty sypkie stosowane w pozostałych pracach będą magazynowane na utwardzonym podłożu i będą zabezpieczone przed wpływami atmosferycznymi. Magazynowanie różnego rodzaju metali oraz materiałów ceramicznych czy też betonowych nie stanowi zagrożenia dla środowiska gruntowo – wodnego.

Nagromadzone odpady przekazywane będą na podstawie kart przekazania odpadów, odbiorcom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania poszczególnymi odpadami, w tym na transport. Odpady w pierwszej kolejności przekazywane będą do odzysku.

Prowadzenie prawidłowej gospodarki odpadami nie spowoduje zagrożenia dla środowiska.

Za wszystkie odpady wytwarzane na etapie realizacji lub likwidacji przedsięwzięcia odpowiedzialne będą firmy świadczące usługi na rzecz Inwestora.

Etap eksploatacji

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się powstawania żadnych odpadów za wyjątkiem przepalonych żarówek oraz odpadu z czyszczenia płyty lądowiska. Nie przewiduje się powstawania odpadów medycznych. Wytwarzane odpady włączone zostaną w system gospodarki odpadami prowadzony na terenie szpitala.

Normalna eksploatacja śmigłowców nie dopuszcza wycieku z silników lub innych urządzeń śmigłowca żadnych substancji ropopochodnych. Wszystkie elementy silnika, w których dochodzi do wycieków substancji ropopochodnych (niektóre nieszczelności są technologiczne i przewidziane przez producenta śmigłowca) są zdrenowane i zabezpieczone przed wyciekiem na zewnątrz śmigłowca.

Substancje ropopochodne są zbierane i odprowadzane do specjalnego pojemnika skąd są zawracane do komory silnika z przeznaczeniem na spalanie. Obecnie w nowoczesnych śmigłowcach (w tym w śmigłowcach EuroCopter EC-135 wykorzystywanych przez LPR) wszystkie wycieki są wylapywane i zawracane do silnika. SP ZOZ LPR już nie posiada śmigłowców wykonanych w starej technologii, w których wycieki ropopochodnych były odprowadzane na zewnątrz (np. śmigłowiec Agusta).

Na płytę lądowiska nie będą również wjeżdżały żadne pojazdy (ambulanse itp.), z których silników mogłyby wyciekać substancje ropopochodne. W zależności od stanu osoby poszkodowanej i warunków pogodowych, transport osoby poszkodowanej będzie się odbywał za pomocą ambulansu drogą dojazdową od płyty lądowiska do Szpitalnego Oddziału Ratunkowego. W trakcie operacji lotniczych na płytę lądowiska nie mogą wjeżdżać żadne pojazdy.

Urząd Miejski w Augustowie

ul. 3 Maja 60, 16-300 Augustów

Tel./fax: 87 643 80 56

Wydział Gospodarki Komunalnej Rolnictwa i Ochrony Środowiska

Prowadzenie prawidłowej gospodarki odpadami nie spowoduje zagrożenia dla środowiska.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko - z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzonych na podstawie odrębnych przepisów.

Nie dotyczy.

Opracowanie:

mgr inż. Maciej Wrona