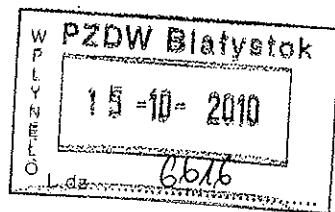


WÓJT GMINY KORYCIN
16-140 Korycin
ul. Knyszyńska 2A
woj. podlaskie

GR.7624-5/2010



Korycin, dnia 12 października 2010 r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2, pkt. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 03 października 2008r. – o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r Nr 199 poz. 1227 ze zm.) oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 04.08.2010r. **Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku** w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „**Rozbudowa i budowa drogi wojewódzkiej nr 671 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą na odcinku Janów – Korycin od km 17+310 do km 26+600 na terenie Gminy Janów i Korycin, powiat sokólski, województwo podlaskie.**”

Decyzja stała się prawomocna
dnia 29.10.2010r.

ORZEKAM

zgodę na realizację powyższego przedsięwzięcia i określam następujące warunki
środowiskowe jego wykonania

inż. Stanisław Kępciewski
Pracownia ds. rolnictwa i gospodarki
gruntami i ochroną środowiska

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy i budowy odcinka drogi wojewódzkiej nr 671 /droga klasy Z/ Sokolany- Korycin- Knyszyn- Stare Jeżewo- Sokoły na odcinku Janów – Korycin o długości ok. 9,3 km. Na przebudowywanym odcinku drogi, konstrukcja jezdni zostanie dostosowana do przenoszenia obciążeń ruchu kategorii KR-3. W ramach przedsięwzięcia planuje się:

a) w branży drogowej

- poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy i podniesienie nośności drogi, odpowiadające kategorii ruchu KR 3,
- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
- rozbiórka nawierzchni,
- budowa i rozbudowa skrzyżowań z drogami innej kategorii,
- rozbudowa, rozbiórka i budowa drogowych obiektów inżynierskich /mosty, przepusty/,
- korekta nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowa zatok autobusowych,
- budowa, rozbudowa lub przebudowa chodników,
- rozbudowa istniejącego lub budowa nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego: kanalizacja deszczowa i system rowów przydrożnych,
- przebudowa istniejących zjazdów (miejsc dostępu do drogi publicznej),
- wykonanie przepustów pod zjazdami,

- renowacja i budowa rowów przydrożnych,
- budowa parkingu dla postoju pojazdów wykonujących przewozy drogowe, oraz dla miejsc kontroli ruchu i transportu drogowego

- budowa, przebudowa parkingów i zatok postojowych,
- budowa przejść dla pieszych wraz z azylami,
- budowa separatorów ruchu wraz z ich oświetleniem,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego,
- budowa ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu samochodowego i pieszego.

b) w zakresie uzbrojenia terenu,

- budowa i przebudowa linii oświetlenia drogowego,
- budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej,
- budowa i przebudowa sieci uzbrojenia technicznego kolidującego z projektowanym układem drogowym oraz innymi sieciami.

Projekt zlokalizowany jest na terenie gmin Janów i Korycin, położonych w powiecie sokólskim.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

- Plac budowy i jego zaplecze oraz drogi techniczne zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni.
- Roboty drogowe prowadzić w sposób nie powodujący nadmiernego utrudnienia w dotychczasowym sposobie korzystania z terenów przyległych do przedmiotowych dróg, w tym ze zjazdów na drogi gminne, grunty rolne, posesje mieszkalne i tereny usługowe.
- Ograniczyć do minimum wielkość niezbędnych wykopów i nasypów, które prowadzić mogą do zmian ukształtowania terenu oraz maksymalnie skracać czas trwania tych robót.
- Grunty z wykopów wykorzystać na placu budowy, a ich nadmiar zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami wytworzonymi w trakcie budowy, m.in.: magazynować je czasowo w wyznaczonym i zabezpieczonym przed ich ewentualnym szkodliwym wpływem miejscu, a następnie przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom lub wykorzystywać na własne potrzeby zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
- Zobowiązać wykonawcę robót drogowych do dbałości o stan techniczny maszyn i pojazdów wykorzystywanych w trakcie prac drogowych, w celu wykluczenia możliwości wycieku płynów eksploatacyjnych i przedostania się ich do gruntu i wód oraz ograniczenia ponadnormatywnej emisji hałasu i wibracji do środowiska.
- Zapewnić zaplecze techniczne wyposażone w odpowiednie urządzenia sanitarne na potrzeby pracowników w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem ściekami sanitarnymi.
- Ze względu na uciążliwości powodowane emisją nadmiernego hałasu i wibracji, prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do godz. 22.00.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

Planowane zamierzenie inwestycyjne należy projektować w sposób określony w przepisach

prawa oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej. W projekcie budowlanym powinny być zastosowane rozwiązania, które będą zapobiegać powstawaniu uciążliwości dla otoczenia, krajobrazu i chronić powinny uzasadnione interesy osób trzecich. Inwestycja nie może wprowadzić jakichkolwiek utrudnień w sposobie korzystania z terenów przyległych. Ponadto należy określić ilość, miejsce i sposób zagospodarowania odpadów powstałych w fazie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

- Przedsięwzięcia nie zaliczono do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

- Nie stwierdza się możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko projektowanego przedsięwzięcia.

6. Wymogi w zakresie ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r o ochronie przyrody:

- W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obiekty i obszary objęte ochroną na mocy zapisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym obszary Natura 2000, jak też inne obiekty o wysokich wartościach przyrodniczych.

I. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 04 sierpnia 2010 roku **Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku** wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na **rozbudowie i budowie drogi wojewódzkiej nr 671 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą na odcinku Janów – Korycin od km 17+310 do km 26+600 na terenie Gminy Janów i Korycin, powiat sokólski, województwo podlaskie.**

Przedsięwzięcie to zgodnie z przepisem § 3 ust. 1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku, w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późniejszymi zmianami), zalicza się do inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko w stosunku, do których może być wymagane sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Po zasięgnięciu opinii co do potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku – pismo nr RDOŚ-20-WOOS-II-66130-621/10/en z dnia 07 września 2010 r. oraz Państwowego Powiatowego Inspektora

Sanitarnego w Sokółce - opinia nr 55/NZ//2010 z dnia 16 września 2010 r. data wpływu 20.09.2010 r., organy jak wyżej nie stwierdziły potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia. W związku z tym w dniu 24.09.2010r. Wójt Gminy Korycin postanowieniem Nr GR. 7624-5/2010r. odstąpił od nałożenia obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla tego przedsięwzięcia

W trakcie postępowania strony postępowania nie wniosły uwag lub wniosków.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że przedsięwzięcie będzie polegało na: poszerzeniu jezdni i wzmocnieniu istniejącej nawierzchni oraz umocnieniu poboczy, rozbudowie, rozbiórce i budowie mostów i przepustów, budowie parkingów i zatok postojowych, budowie i rozbudowie istniejących zjazdów, wykonaniu przepustów pod zjazdami, budowie ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, budowie skrzyżowań z drogami innej kategorii, separatorów ruchu, przejść dla pieszych wraz azylami oraz chodników. Ponadto przewiduje się rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (kanalizacja deszczowa i system rowów przydrożnych) oraz renowację i budowę rowów przydrożnych. Planowana jest wycinka drzew, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowanym układem drogowym oraz infrastrukturą, w ilości ok. 100 szt. Przewidziane są nowe nasadzenia drzew. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia pozostanie w granicach pasa drogowego.

Prace budowlane będą wykonywane wyłącznie w godzinach dziennych (6⁰⁰ - 22⁰⁰). Wykonawca robót zachowa szczególną dbałość o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego, co uchroni glebę i wody przed zanieczyszczeniem związkami ropopochodnymi. Zastosowane zostaną osłony pni oraz bryły korzeniowej drzew narażonych na uszkodzenia mechaniczne podczas robót. Poprzez zastosowanie środków technicznych i odpowiedniej organizacji robót podczas transportu materiałów budowlanych ograniczona zostanie emisja pyłów. Prace związane z rozbudową, rozbiórką i budową obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) w obrębie spodu konstrukcji oraz koryta rzeki prowadzone będą z pełnym zabezpieczeniem wód przed przedostaniem się do nich substancji chemicznych. Odpady komunalne będą magazynowane w pojemnikach i systematycznie usuwane, odpady niebezpieczne będą przekazywane do utylizacji specjalistycznym firmom. Inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na ludzi i nie spowoduje zmiany stosunków wodnych, które mogłyby szkodliwie wpłynąć na grunty sąsiednie.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na terenie objętym ochroną na mocy ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 roku (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220). Po przeanalizowaniu uwarunkowań zawartych w art. 63 ust. 1 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) stwierdzono, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, czy innych obszarach o płytkim zleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich lub leśnych, obszarach objętych ochroną, w tym obszarów ochronnych zbiorników wód śródładowych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym na obszarach Natura 2000 oraz na pozostałych formach ochrony przyrody. Nie leży również na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Dodatkowo stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania), małoznaczący, krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto wykorzystanie zasobów naturalnych, ryzyko

emisji, występowania innych uciążliwości czy wystąpienia awarii będzie znikome.

W trakcie analizy przedmiotowego przedsięwzięcia rozpatrywane były warianty:

Wariant W0 - bez realizacji projektu inwestycyjnego, przy założeniu utrzymania istniejącej drogi wojewódzkiej 671 i obiektów w standardzie podstawowym. Ze względu na zły stan obiektów inżynierskich w wariantcie tym uwzględniono jedynie remont obiektów inżynierskich. Wariant ten jest rozpatrywany jako wariant odniesienia do oceny efektywności innych wariantów,

• **Wariant W1** – zakładający budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej 671, skrzyżowań i obiektów inżynierskich wg projektu wraz z korektą geometrii drogi i utrzymaniu ich w kolejnych latach w standardzie podstawowym. Wariant przewiduje wykorzystanie istniejącej nawierzchni drogi poprzez wzmocnienie jej do przenoszenia obciążenia ruchem kat. KR-3, na odcinkach o poprawionej geometrii (poprawa nienormatywnych łuków pionowych i poziomych) przewiduje się zastosowanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni przystosowanej do przenoszenia obciążenia ruchem kat. KR-3.

Odwodnienie drogi:

- o przekroju ulicznym i półulicznym: przewiduje się poprzez wykonanie lokalnej kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych.
- o przekroju szlakowym: rowy przydrożne.

• **Wariant W2** – zakładający budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej 671, skrzyżowań i obiektów inżynierskich, bez korekty geometrii drogi. Wariant przewiduje wykorzystanie istniejącej nawierzchni drogi poprzez wzmocnienie jej do przenoszenia obciążenia ruchem kat. KR-3, bez poprawy nienormatywnych łuków drogi w planie i profilu podłużnym, Na całym odcinku przewiduje się przekroju szlakowym odwodnienie zapewnione poprzez rowy przydrożne.

• **Wariant W3** – zakładający budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej 671, skrzyżowań i obiektów inżynierskich wraz z korektą geometrii drogi. Wariant przewiduje zastosowanie nowej konstrukcji nawierzchni przystosowanej do obciążenia ruchem kat. KR-3, poprawę nienormatywnych łuków pionowych i poziomych.

Odwodnienie drogi:

- o przekroju ulicznym i półulicznym: przewiduje się poprzez wykonanie lokalnej kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych.
- o przekroju szlakowym: rowy przydrożne.

Analiza powyższych wariantów wskazuje, że **wariant W1** – inwestycyjny, jest najkorzystniejszy dla środowiska, pod względem ekonomicznym, bezpieczeństwa ruchu drogowego i społecznym.

Realizacja inwestycji przyczyni się do:

- poprawy powiązań komunikacyjnych,
- poprawy warunków życia mieszkańców miejscowości,
- zwiększenia komfortu jazdy dla uczestników ruchu ,
- zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów,
- zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej przyległych terenów.

Postępowanie przeprowadzono z udziałem społeczeństwa , informując o prowadzonym postępowaniu w internecie pod adresem www.korycin.pl, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Korycinie i Janowie.

Organ prowadzący postępowanie dokonał analizy przedłożonych dokumentów pod względem formalno – prawnym oraz wymagań ochrony środowiska i stwierdził, że realizacja planowanej inwestycji drogowej, przy zachowaniu wymogów określonych w niniejszej decyzji –

nie wpłynie negatywnie na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Ponadto stwierdził, że w wyniku planowanej przebudowy dróg, nastąpi podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejących dróg, co pociągnie za sobą poprawę warunków odprowadzania z nich wód opadowych i roztopowych, poprawę organizacji ruchu, zmniejszenie hałasu powodowanego ruchem pojazdów i wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z tych względów orzeczono jak w sentencji.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wnioski o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust1, pkt. 1-13 ustawy z dnia 03 października 2008r. – o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r Nr 199 poz. 1227). Wniosek powinien być złożony nie później niż przed upływem 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia doręczenia.

W D J T
Miroslaw Luch

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Załączniki otrzymuje wnioskodawca oraz znajdują się w aktach sprawy tut. urzędu.

Otrzymują:

1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
15-620 Białystok
ul. Elewatorska 6
2. Gmina Korycin
3. Gmina Janów
4. Sołtysi poszczególnych wsi.
5. A/a

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie i budowie **drogi wojewódzkiej nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn - Stare Jeżewo – Sokoły wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą** na odcinku **Janów - Korycin od km 17+310 do km 26+600** na terenie gminy Janów i Korycin należącej do **Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku** ,

1. wykonanie wzmocnienia konstrukcji jezdni do przenoszenia obciążeń ruchu kategorii KR-3 poprzez ułożenie nowych warstw podbudowy oraz warstw bitumicznych o długości ok. 9,3 km.
2. budowa obiektów inżynierskich z niezbędną infrastrukturą .

Dane charakteryzujące wpływ inwestycji na środowisko:

- Przebudowa i rozbudowa skrzyżowań, obiektów inżynierskich, poszerzenie i wykonanie nowej nawierzchni drogi wpłynie na polepszenie warunków i płynności ruchu, co zmniejszy ilość manewrów związanych z zatrzymaniem i ruszaniem pojazdów, a w efekcie ograniczy wydzielanie spalin do atmosfery, emisję hałasu i wibracji do otoczenia.
- Wykonanie nowej nawierzchni jezdni, dróg rowerowych i chodników oraz nadanie jej spadków w kierunku do istniejącego/projektowanego systemu odwodnienia wpływa na ochronę podłoża gruntowego, lokalna kanalizacja deszczowa zostanie budowana i rozbudowana. Ponadto przed odprowadzeniem do gruntu wód opadowych zostaną one oczyszczone przez system czyszczący (piaskownik, separator, rowy drogowe trawiaste) będzie miało istotny wpływ na poprawę ochrony środowiska.
- Poza obszarem zabudowanym odwodnienie przewiduje się poprzez odprowadzenie wód opadowych do rowów przydrożnych w ramach pasa drogowego.
- Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, będą chronione przed uszkodzeniami mechanicznymi.
- Materiały uzyskane z rozbiórki istniejącej nawierzchni zostaną ponownie wykorzystane jako składniki podbudowy,
- Aktualnie ruch pojazdów odbywa się po nawierzchni nierównej co ma wpływ na powstawanie znacznego hałasu i wibracji.

Planowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie i rozbudowie drogi 671- podniesieniu standardów ruchu, nie jest inwestycją w istotny sposób ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych niekorzystnych warunków, w szczególności w zakresie klimatu akustycznego wokół drogi w odniesieniu do sytuacji obecnej i nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych.

Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji inwestycji będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Nie mniej jednak inwestycja przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji salin oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody),

materiałów, paliw, energii. 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 należytym 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.

Takie rozwiązanie stanowić będzie barierę zabezpieczającą środowisko na zewnątrz prowadzonych procesów.

Wszystkie prace wykonywane będą zgodnie z wszelkimi normami środowiskowymi i bhp.

Urządzenia techniczne i wyroby budowlane wykonane będą zgodnie z dyrektywami i normami UE, oraz będą posiadały oznakowanie CE bądź polski znak budowlany B.

WÓJT
Mirosław Sech