

Ro.6220.1.11.2021.MP

Decyzja
o środowiskowych uwarunkowaniach bez przeprowadzenia oceny
oddziaływania na środowisko

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021; poz. 753 z późn. zm.) dalej „Kpa”, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 80 ust. 2, art. 82 ust.1 pkt 1 lit. b i ust. 3 oraz art. 84 ust. 1, ust.1a i ust.2, art 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 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 2021 r. ,poz. 247), dalej „Uouioś”, oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określania rodzajów przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych warunkach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: „**Budowa drogi powiatowej nr 4408W na odcinku Długosiodło – Przetycz Włościańska**”, powiat wyszkowski, województwo mazowieckie, prowadzonej na wniosek Powiatu Wyszowskiego reprezentowanego przez Zarząd Powiatu Wyszowskiego reprezentowanego na podstawie udzielonego pełnomocnictwa przez Pana Rafała Piotrowskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą RAWAY Rafał Piotrowski ; Al. Stanów Zjednoczonych 51; 04 – 982 Warszawa,

Wójt Gminy Długosiodło:

- I. Orzeka o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, realizowanego w zakresie i obszarze określonym w załącznikach dołączonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z materiałami kartograficznymi)
1. przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową; analiza winna być przeprowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. form przyrody;
 2. bezpośrednio przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdy zaistnieje taka konieczność należy umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzę należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją;
 3. podczas prowadzenia prac należy zabezpieczyć wykopy w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt;
 4. w trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, zgodnie ze sztuką ogrodnictwa;
 5. zaplecze budowy (park maszynowy, bazy i miejsca składowania odpadów/materiałów) zorganizować na terenie utwardzonym (optymalnie na terenie przekształconym

antropogenicznie), zabezpieczonym przed niekontrolowanym wyciekiem substancji ropopochodnych i oddalonych od brzegów rzeki Strugi minimum 20 m; zakazuje się składowania materiałów budowlanych pod koronami drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji w sąsiedztwie ciek;

6. w trakcie prowadzonych prac budowlanych należy zabezpieczyć ciek przed zanieczyszczeniem go materiałem budowlanym oraz substancjami ropopochodnymi poprzez wykorzystanie do realizacji inwestycji sprawnego technicznie sprzętu;
7. na etapie realizacji inwestycji ścieki bytowe należy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych przenośnych toalet; ww. zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuścić do ich przepełnienia) przez uprawnione do tego celu podmioty, a ich zawartość wywozić do oczyszczalni ścieków.

U Z A S A D N I E N I E

Wnioskiem z dnia 14 stycznia 2021 r (data wpływu do tut. urzędu 18.01.2021 r. inwestor za pośrednictwem pełnomocnika wystąpił o wydanie – na podstawie przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko – decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi powiatowej nr 4408W na odcinku Długosiodło – Przetycz Włosciańska,

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 Uouioś, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji. Zgodnie z art. 72 ust. 1 przywołanej regulacji, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

Z przedłożonych materiałów wynika, że ze względu na długość budowanej drogi tj. 4082 m , inwestycję należy zaliczyć do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, ujętych w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), określonych jako: „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” .

Mając na uwadze powyższe, zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 Uouioś, dla przedmiotowego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawanej przez właściwego ze względu na miejsce realizacji inwestycji: wójta, burmistrza bądź prezydenta, o czym decyduje art. 75 ust. 1 pkt 4 cytowanej ustawy.

Na wstępie postępowania organ prowadzący ustalił strony postępowania w sprawie wydania niniejszej decyzji. Zgodnie z art.28 Kpa „stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek”, jednakże w konkretnej sprawie należy stosować odpowiedni przepis prawa materialnego. W sprawach dotyczących wydania decyzji środowiskowej, w celu ustalenia

stron postępowania, oprócz art. 28 Kpa zastosowany został art. 74 ust. 3a Uouioś. Ponieważ w analizowanej sprawie zadeklarowano, że nie zostaną przekroczone standardy jakości środowiska oraz że nie wystąpi ograniczenie w zagospodarowaniu nieruchomości zgodnie z przeznaczeniem, kręgiem stron postępowania stali się właściciele działek położonych na terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie (w granicach obszaru objętego wnioskiem i opracowaniem), oraz na obszarze znajdującym się w odległości 100 m od granic tego terenu (w granicy obszaru objętego oddziaływaniem). Ponadto ustalono, że w postępowaniu dotyczącym wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach liczba stron przekracza 10. Z tego powodu działając na podstawie art. 74 ust. 3 Uouioś, w toku postępowania Wójt Gminy zawiadomił strony o czynnościach organu administracji publicznej w formie publicznego obwieszczenia.

W ramach prowadzonego postępowania, będąc zobowiązany przepisem art. 64 ust. 1 i 1a Uouioś do zasięgnięcia opinii w sprawie przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Wójt Gminy Długosiodło pismami z dnia 20.01.2021 r. zwrócił się do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wyszkanie o wyrażenie opinii, czy dla przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania.

W wyniku złożonych zapytań uzyskano następujące odpowiedzi:

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce. Pismem numer BI.ZZŚ.5.4360.20.2021.HN z dnia 04.02.2021 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, nie przewidując negatywnego wpływu inwestycji na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911) przy zachowaniu konkretnych warunków i wymagań, uwzględnionych w niniejszej decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wyszkanie pismem numer PPIS-ZNS-712/10/2021 z dnia 03.02.2021 r. wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał w tej sprawie postanowienie numer WOŚ-I.4220.112.2021.BS.2 z dnia 06.04.2021 r. i wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko w odniesieniu do planowanej inwestycji oraz wskazał istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Na podstawie art. 84 ust. 1 Uouioś, w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, to w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, w myśl art. 84 ust. 1a Uouioś, w decyzji organ może określić warunki lub wymagania dotyczące korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich. W związku z orzekaniem w niniejszej sprawie w sytuacji bez przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko Wójt Gminy Długosiodło w rozstrzygnięciu określił takie warunki i wymagania.

Następnie, mając na uwadze zapisy art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, Wójt Gminy Długosiodło w uzasadnieniu niniejszej decyzji zawiera informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1 powołanej ustawy, uwzględnionych przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W związku z powyższym stwierdza się, że w niniejszej sprawie o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przesądziły następujące kryteria:

I. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na budowie drogi powiatowej nr 4408W na odcinku Długosiodło – Przetycz Włościańska na terenie gminy Długosiodło w powiecie wyszkowskim, województwo mazowieckie. Inwestycja rozpoczyna się od skrzyżowania z ul. Sosnową w miejscowości Długosiodło, a kończy na skrzyżowaniu z drogą gminną w miejscowości Przetycz Włościańska. Inwestycja będzie realizowana w istniejącym pasie drogowym z uwzględnieniem poszerzeń niezbędnych do zrealizowania inwestycji na parametrach drogi kategorii Z wraz z ciągiem pieszo-rowerowym, miejscowym chodnikiem, zatokami autobusowymi oraz odwodnieniem. Inwestycja po fazie realizacji nie zmieni oddziaływania na środowisko względem stanu istniejącego.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii obiektów mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, które wymagają przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Droga powiatowa nr 4408W na danym odcinku przebiega przez miejscowości Długosiodło, Chorchosy, Przetycz Folwark i Przetycz Włościańska na terenie gminy Długosiodło w powiecie wyszkowskim w województwie mazowieckim. Odcinek drogi przeznaczony do budowy wynosi ok. 4082 m. Istniejąca jezdnia ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 5,0 m do ok. 9,0 m na odcinku pomiędzy miejscowościami Długosiodło – Chorchosy oraz 5,0 m w pozostałej części odcinka. Posiada pobocza jednostronne lub obustronne utwardzone lub nieutwardzone w zależności od odcinka drogi oraz szczątkowe rowy przydrożne. Na początku opracowania droga przebiega przez teren zalesiony.

W miejscowości Chorchosy występuje przepust poprzeczny, przez który przepływa rzeka Struga (kanał A). Wzdłuż drogi występują przystanki autobusowe, a w rejonie zabudowy rozlokowane są skrzyżowania z drogami publicznymi, zjazdy indywidualne i publiczne do posesji sąsiadujących z drogą oraz na tereny, na których prowadzona jest działalność usługowa.

Budowa drogi powiatowej nr 4408W będzie polegać na dostosowaniu drogi do klasy Z oraz kategorii ruchu KR3. W związku z powyższym jezdnia na całym odcinku będzie mieć szerokość 6,0 m, zostanie wymieniona także konstrukcja jezdni. Wzdłuż całego odcinka drogi zostanie wykonany jednostronny ciąg pieszo-rowerowy oraz jednostronne rowy przydrożne. Zakres oddziaływania obiektu na środowisko nie zwiększy się, natomiast pewne parametry ulegną poprawie – jak. np. poprawa odwodnienia czy mniejszy hałas z drogi dzięki wymianie konstrukcji.

Droga powiatowa nr 4408W na projektowanym odcinku krzyżuje się z następującymi drogami:

- droga gminna ul. Sosnowa w m. Długosiodło
- droga gminna w m. Chorchosy
- droga gminna w m. Przetycz Folwark
- droga gminna w m. Przetycz Folwark
- droga gminna w m. Przetycz Folwark
- droga gminna w m. Przetycz Włościańska

W km 0+948 inwestycja drogowa przechodzi przez rzekę Strugę (kanał A, w km rzeki 11+063), która jest prawym dopływem Narwi. W obrębie inwestycji nie przepływają większe rzeki. Brak jest tu także większych zbiorników powierzchniowych. W obrębie inwestycji nie występuje zagrożenie powodziowe. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie leży w strefach ochronnych ujść wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

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

Odcinek drogi przeznaczony do budowy obejmuje część drogi powiatowej nr 4408W i wynosi około 4082 m. Droga wykorzystywana jest do prowadzenia ruchu pomiędzy miejscowościami. Inwestycja na początkowym odcinku od miejscowości Długosiodło do miejscowości Chorchosy przebiega przez teren niezabudowany zalesiony (las iglasty). Las iglasty występuje również częściowo na odcinku pomiędzy miejscowościami Chorchosy oraz Przetycz Włosciańska. Na pozostałej części występują pola uprawne, a także zabudowa mieszkalna jednorodzinna i zagrodowa o różnym stopniu zagęszczenia. Najbardziej zwarta zabudowa występuje w miejscowości Przetycz Włosciańska. W pasie drogowym występuje typowa zieleń przydrożna – pojedyncze drzewa liściaste w większości nasadzenia wieloletnie oraz zakrzaczenia. Prace drogowe na ww. odcinku drogi będą obejmowały istniejący pas drogowy na działkach będących własnością jednostek samorządu terytorialnego oraz niezbędne poszerzenia na działkach osób prywatnych. W obrębie przedmiotowego odcinka drogi nie występują pomniki przyrody. Budowa drogi nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu, natomiast poprawi bezpieczeństwo i jakość użytkowania obiektu liniowego przez kierujących pojazdami, rowerzystów i pieszych oraz poprawi odwodnienie drogi oraz zmniejszy poziom hałasu emitowanego przez przejeżdżające pojazdy.

V. Rodzaj technologii

1 Budowa będzie polegała na:

- budowie obiektu liniowego – drogi powiatowej zlokalizowaną w pasie drogowym o długości 4,1 km
- wykonaniu nawierzchni jezdni o szerokości 6,00 m;
- wykonaniu jednostronnego ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 2,50 m – 3,00 m;
- wykonanie chodnika
- ułożeniu warstw konstrukcyjnych nawierzchni pod KR3, w tym ułożenie warstw bitumicznych z betonu asfaltowego oraz podbudowy z kruszywa łamanego;
- wykonaniu pobocza jednostronnego o szerokości 1,00 m;
- wykonaniu odwodnienia za pomocą rowów przydrożnych wraz z przepustami i systemów odprowadzających wodę do rowów przydrożnych, melioracyjnych, a w określonych miejscach do rzeki;
- wykonaniu zjazdów na przyległe nieruchomości;
- wykonaniu zatok autobusowych z peronami;
- przebudowie skrzyżowań z drogami gminnymi.
- przebudowie kolidujących sieci telekomunikacyjnych, elektrycznych i sanitarnych oraz oświetlenia ulicznego
- budowie kanału technologicznego
- wykonaniu elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego

2 Parametry techniczne budowanego odcinka drogi

- przekrój drogi – droga jednojezdniowa;
- klasa techniczna – Z;
- kategoria ruchu – KR3;
- szerokość jezdni – 6,00 m;
- szerokość pobocza – 1,00 m;
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego – 2,50 m – 3,00 m;
- szerokość chodnika od 2,00 m;
- spadek poprzeczny pobocza – 6%;
- prędkość projektowa – $V_p = 40$ km/h na terenie zabudowanym oraz 50 km/h na terenie niezabudowanym.

3 Przebieg dróg w planie

- Zaprojektowany odcinek drogi będzie biegł po śladzie istniejącym z uwzględnieniem poszerzeń pasa drogowego.
- Na budowanym odcinku zaprojektowano zjazdy indywidualne z kostki betonowej posiadające skosy 1:1 w miejscu występowania ciągu pieszo-rowerowego lub chodnika, zjazdy indywidualne z kostki betonowej o promieniu $R=3,0$ m oraz zjazdy na pola z kruszywa o promieniu $R=3,0$ m.
- Zaprojektowano zjazdy publiczne o szerokości od 5,0 m i nawierzchni z kostki betonowej, wyokrąglone promieniami o $R_{min}=5,0$ m.

4 Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane za pomocą rowów przydrożnych jednostronnych. Na terenie niezabudowanym zostaną zastosowane istniejące systemy odwadniające tj.: rowy, skarpy i pobocza. Zostaną zastosowane rowy trapezowe, trawiaste o pochyleniu skarp 1:1,5 i szerokości dna 0,4 m. Minimalna głębokość rowu będzie wynosiła 0,5 m. W miejscu występowania zjazdów zostaną zastosowane przepusty o średnicy 400 mm, wykonane z tworzywa sztucznego.

VI Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Podstawowe założenie projektowe zgodnie z wytycznymi Inwestora to dostosowanie projektowanej drogi do klasy Z. W związku z powyższym, wariant preferowany obejmuje wykonanie poszerzenia jezdni do 6,00 m, wykonanie ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 2,50 – 3,00 m po jednej stronie drogi oraz wykonanie pobocza o szerokości 1,00 m i odwodnienia (rowów) po drugiej stronie drogi. Ciąg pieszo-rowerowy poprawi bezpieczeństwo ruchu wszystkich użytkowników drogi – kierujących, rowerzystów i pieszych. Jednostronne rowy przydrożne z poboczem zapewnią prawidłowe odwodnienie, a jednocześnie ingerencja w działki przylegające do drogi będzie ograniczona do niezbędnego minimum. Przy projektowaniu kierowano się bowiem również dobrem właścicieli nieruchomości przyległych do drogi, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w ich własności. Zakładany wariant pozwala również w jak najmniejszym stopniu ingerować w roślinność wzdłuż projektowanej inwestycji. Wykonanie drogi powiatowej o przyjętych parametrach zapewni płynność ruchu, komfort i bezpieczeństwo podróżowania, a tym samym zmniejszy emisję hałasu i spalin do środowiska. Wariant alternatywny różni się od wariantu preferowanego tym, iż przewiduje się w nim wykonanie obustronnego ciągu pieszo-rowerowego z kanalizacją deszczową. Jednak w tym wariantcie poziom ingerencji w działki osób prywatnych oraz w zieleń kolidującą z inwestycją będzie znacznie większy, stąd należy go uznać za opcję mniej korzystną względem zaproponowanego wariantu preferowanego.

VII Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

1 Faza realizacji

Realizacja tego przedsięwzięcia wiązać się będzie z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw, a także wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, elementy oznakowania dróg.

Wykorzystywane również będą paliwa (olej napędowy) i woda. Na obecnym etapie prac projektowych trudno dokładnie podać ilość poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać w czasie prac. Stosowane maszyny budowlane (koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki) pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda z przewoźnych beczkowiec w ilości ok. kilkuset m³ na cały okres budowy. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane, ale przede wszystkim na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Wszelkie potrzeby w tym zakresie zapewnione zostaną przez wykonawcę robot budowlanych.

2 Etap eksploatacji

Eksploatacja nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji drogi, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania dróg i chodników przez Zarządcę.

VIII Rozwiązania chroniące środowisko

1 Rodzaj technologii w fazie budowy:

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robot budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno-asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty, jakie zostaną użyte, muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Ze względu na zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa drogi, w trakcie jej realizacji mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko, będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i przemijające. Uciążliwości te i niekorzystne oddziaływanie na otoczenie planowanej inwestycji nie dają się całkowicie wyeliminować.

Zaplecza budowy i bazy magazynowo - sprzętowe należy zlokalizować poza:

- bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej,
- dolinami rzek i cieków,
- obszarami leśnymi oraz objętymi ochroną,
- bezpośrednim ujęciem wody pitnej.

Projektuje się wykonywanie przedsięwzięcia i zastosowanie materiałów zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska tj.:

Baza magazynowo - sprzętowa

- na terenie bazy zapewnione zostanie prawidłowe przechowywanie substancji paliwowych i smarowych oraz innych materiałów i surowców w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód i powierzchni ziemi,

- funkcjonowanie bazy oraz prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będzie się odbywać w porze dziennej (w godz. od 6.00 do 22.00).

Zastosowanie nowych materiałów

- materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać certyfikaty zgodności z odpowiednimi polskimi Normami oraz Aprobatami Technicznymi i muszą być dopuszczone przez Państwowy Instytut Higieny,

- materiały przeznaczone do wbudowania zgromadzone będą bezpośrednio w ilościach wystarczających do pełnego cyklu remontu drogi na bazie magazynowo – sprzętowej budowy.

Zastosowanie sprzętu

- do wykonywania robot użyty będzie sprawny technicznie sprzęt o możliwie niskich emisjach zanieczyszczeń powietrza i hałasu.

W trakcie realizacji robot związanych z budową wymienionego odcinka drogi nie nastąpi zanieczyszczenie środowiska ponad normy wynikające z emisji spalin sprzętu do robot drogowych.

Wykonawca robot zostanie zobowiązany warunkami technicznymi (SST) wykonania tego zadania do używania sprawnego sprzętu, niepowodującego wydzielania nadmiernego hałasu i spalin oraz niezanieczyszczającego terenów wyciekami produktami ropopochodnymi. Pojazdy przewożące te materiały stosować będą opończe w celu uniknięcia pylenia i ograniczenia emisji zanieczyszczeń do środowiska. Warunki będą egzekwowane przez nadzór inwestorski Zamawiającego.

Ponadto możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko **na etapie realizacji** będą następujące:

Ochrona powierzchni ziemi

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi planuje się osiągnąć poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. Materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać certyfikaty zgodności z odpowiednimi polskimi Normami oraz Aprobatami Technicznymi i muszą być dopuszczone przez Państwowy Instytut Higieny. Materiały przeznaczone do wbudowania zgromadzone będą bezpośrednio w ilościach wystarczających do pełnego cyklu remontu drogi na bazie magazynowo - sprzętowej budowy. Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska; wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach do tego przeznaczonych, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku przez uprawniony podmiot, poza teren przedsięwzięcia. Z racji częściowego wykonania wzmocnienia nawierzchni z wykorzystaniem materiału z istniejącej konstrukcji drogi, powinno to ograniczyć wywóz materiału z rozbiórki i jego ewentualny recykling.

Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należyтым stanie technicznym, a także

odpowiedniej organizacji robot i lokalizacji zaplecza budowy i bazy sprzętowej tak, aby zminimalizować szkodliwość ewentualnych wycieków eksploatacyjnych i awaryjnych. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się również zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety. W trakcie wykonywania podłoża konstrukcji drogowej w miejscach płytkiego występowania wód podziemnych zostaną wykonane izolacje poziome i pionowe.

Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek, ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Ochrona przed hałasem

W trakcie robot drogowych i budowlanych występuje nieunikniony, wzmożony hałas związany z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Korzystanie z dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego, posiadającego właściwe atesty i będącego w należyтым stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robot. Znaczna część prac wykonywana będzie poza terenem zabudowanym, co również jest korzystne z punktu widzenia uciążliwości związanej z hałasem. Planuje się również zaniechanie prowadzenia hałaśliwych prac w nocy, aby zmniejszyć lokalne uciążliwości w czasie trwania przebudowy drogi.

Ochrona powietrza atmosferycznego

W trakcie budowy do atmosfery będą emitowane typowe zanieczyszczenia związane z korzystaniem z mechanicznego sprzętu budowlanego i samochodów. Formą zanieczyszczania powietrza będzie także pylenie z dróg i powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. Do wykonywania robot użyty będzie sprawny technicznie sprzęt o możliwie niskich emisjach zanieczyszczeń powietrza i hałasu. W trakcie realizacji robot związanych z budową wymienionego odcinka drogi nie nastąpi zanieczyszczenie środowiska ponad normy wynikające z emisji spalin sprzętu do robot drogowych. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter, emisja ta skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia, nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat na etapie jego realizacji będzie czasowe i ustanie po zakończeniu prac budowlanych.

Drzewa i krzewy

Zieleń na odcinku przeznaczonym do budowy to przede wszystkim typowa zieleń przydrożna – pojedyncze drzewa liściaste w większości nasadzenia wieloletnie oraz zakrzaczenia. Inwestycja na początkowym odcinku od miejscowości Długosiodło do miejscowości Chorchosy przebiega przez teren niezabudowany zalesiony (las iglasty). Las iglasty występuje również częściowo na odcinku pomiędzy miejscowościami Chorchosy oraz Przetycz Włosiańska. Należy jednak podkreślić, że na terenie planowanej inwestycji nie występują pomniki przyrody. W ramach gospodarki istniejącą zielenią przewiduje się wycinkę drzew i krzewów bezpośrednio kolidujących z inwestycją. Przewidziano również nasadzenia kompensacyjne.

Szczególną uwagę trzeba zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace należy prowadzić tak, aby nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego.

Zalecane w tym wypadku jest stosowanie specjalnych osłon dla poszczególnych drzew.

W przypadku zagrożenia, iż w czasie realizacji prac budowlanych może dojść do uszkodzenia mechanicznego pni drzew, należy je zabezpieczyć przez owinięcie ich na wysokość 1,6 m – 2,0 m matami ze słomy, które mocuje się drutem lub syntetycznym sznurkiem, co 40–50 cm. Dodatkowo od strony szczególnego zagrożenia uszkodzeniami należy oszalować pnie drzew deskami.

Stosując oszalowanie częściowe lub całkowite z desek wokół pni drzew, należy pamiętać, aby:

- wysokość oszalowania wynosiła ponad 150 cm. Najkorzystniej jest, gdy osłona taka sięga do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 2,0 m;
- dolna część desek opierała się na podłożu (była lekko wkopana). Jeśli jest to niemożliwe (np. przez tzw. nabiegi korzeniowe), należy deski obsypać ziemią lub zastosować dodatkową opaskę z drutu;
- oszalowanie całkowite lub częściowe pnia drzewa powinno być przymocowane opaskami z drutu lub specjalnej taśmy stalowej, należy je stosować w odległości co 40–60 cm, czyli minimum trzy na pniu;
- w przypadku zwartych skupisk drzew i krzewów dopuszcza się wygrodenie terenu, wyznaczonego przez rzut ich korony;
- w przypadku kolizji koron drzew z pracującym sprzętem należy zastosować podwiązywanie gałęzi lub inną metodę ochrony np. osiatkowanie. Sposób ochrony koron powinien być indywidualnie dostosowany do konkretnych potrzeb i sytuacji;
- w zasięgu strefy korzeniowej i rzutów koron drzew nie wolno składować żadnych materiałów ziemnych, materiałów budowlanych, ani instalować maszyn budowlanych. Materiały takie jak: cement, kruszywa, paliwa, lepiszcze itp. należy składować co najmniej 10 m od pni drzew. Wykonanie osłon drzew najlepiej powierzyć wyspecjalizowanej w tego typu pracach firmie. W związku z powyższym nie przewiduje się znaczącego wpływu na przyrodę ożywioną fazy realizacji przedsięwzięcia.

2 Rodzaj technologii w fazie eksploatacji:

Przewiduje się, że w trakcie eksploatacji wybudowanego odcinka drogi, w wyniku uzyskania poprawy równości nawierzchni, i w istocie polepszenia się warunków jezdnych, wielkość emisji zanieczyszczeń od poruszających się po nim pojazdów mechanicznych powinna zostać zasadniczo zmniejszona.

W związku z powyższym, potencjalne skażenie środowiska w otoczeniu drogi (hałas, wibracje, zanieczyszczenie powietrza, wód i gleb będące skutkiem ruchu samochodów) zmniejszy się w stosunku do stanu istniejącego.

3 Identyfikacja miejsc potencjalnych migracji zwierząt

Na obszarze planowanej inwestycji występuje korytarz ekologiczny. Realizowane przedsięwzięcie w żadnym stopniu nie spowoduje zagrożenia dla miejsc migracji zwierząt.

4 Chronione gatunki zwierząt

W związku z charakterem analizowanej inwestycji (budowa drogi powiatowej w śladzie istniejącej drogi) nie przewiduje się występowania negatywnych oddziaływań na istniejącą faunę, a zwłaszcza na chronione gatunki ptaków z obszaru Natura 2000 – Puszcza Biała PLB140007.

Inwestycja pn. „Budowa drogi powiatowej nr 4408W na odcinku Długosiodło – Przetycz Włosciańska” nie będzie wywoływać negatywnego oddziaływania na wysokim poziomie wg PLB140007.

Budowa drogi powiatowej nr 4408W nie wpłynie na zmianę dotychczasowej funkcji drogi oraz na jej użytkowanie, ale podniesie jej parametry techniczne, które zwiększą bezpieczeństwo na drodze oraz zmniejszą hałas generowany przez pojazdy poruszające się obecnie po nierównej nawierzchni. Zmniejszy się również ilość spalin, ze względu na to, że płynny przejazd zmniejsza spalanie. Czynniki te sprzyjają wszystkim występującym gatunkom ptaków na danym obszarze.

6.5 Ogólna charakterystyka obszaru z PLB140007

Obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Biała PLB 140007 położony jest w województwie mazowieckim na terenie 5 powiatów: ostrowskiego, wyszkowskiego, pułtuskiego, ostrołęckiego i legionowskiego. Zasięg obszaru obejmuje teren 15 gmin. Obszar położony jest na terenie dwóch makroregionów fizyczno-geograficznych: Niziny Północnomazowieckiej i Niziny Północnopodlaskiej. Obejmuje też w niewielkim zakresie północne obrzeża makroregionu Niziny Środkowomazowieckiej. Znakomita większość terenu Puszczy Białej to mezoregion Międzyrzecza Łomżyńskiego, obejmujący morenową i sandrową wysoczyznę położoną pomiędzy dolinami dwóch dużych nizinnych rzek: Bugu i Narwi. Jest to wyżyna staroglacjalna (nieobjęta ostatnim najmłodszym zlodowaceniem) o wyrównanej powierzchni budowanej przez utwory piaszczyste i piaszczysto-gliniaste.

Krawędź wysoczyzny opada wyraźną skarpą w kierunku dolin rzecznych Narwi i Bugu, stanowiących odrębne mezoregiony. Mezoregion Doliny Dolnej Narwi obejmuje zachodnią część obszaru, oraz szerokim łukiem, w którego skład wchodzi m.in. Bagno Pulwy, otacza Puszcę Białą od północy. Mezoregion ten obejmuje zmiennej szerokości, miejscami asymetryczną dolinę wypełnioną utworami organicznymi. Piaszczyste tarasy w obrębie doliny porośnięte są borami sosnowymi. Południowy skraj obszaru opiera się o rozległą Dolinę Dolnego Bugu – mezoregion wchodzący już w skład makroregionu Niziny Środkowo - mazowieckiej. Dolina Dolnego Bugu to w przeważającej części obszar łąkowy z licznymi starorzeczami i tarasami wydмовymi porośniętymi także borami sosnowymi.

Od wschodu obszar Puszczy Białej obejmuje fragment mezoregionu Wysoczyzny Wysokomazowieckiej, stanowiącej już fragment makroregionu Niziny Północno podlaskiej. Jest to rozległa słabo pofalowana równina urozmaicona niewielkimi pagórami zwirowymi. Pod względem podziału geobotanicznego Matuszkiewicza omawiany teren znajduje się w granicach okręgu Puszczy Białej, oraz w niewielkich fragmentach okręgów: Doliny Dolnej Narwi i Międzyrzecza Łomżyńskiego. Pod względem hydrologicznym Puszcza Biała znajduje się w strefie wododziałowej pomiędzy zlewnią Bugu a Narwi. Przez obszar nie przepływają większe rzeki, aczkolwiek Bug i Narew mają znaczący wpływ na charakterystykę obszaru. Do Bugu uchodzą między innymi: Brok, Struga, Turka, Tuchełka, a do Narwi: Prut, Struga, Wymakracz, Ostrówek. Większych zbiorników wodnych na terenie Puszczy Białej nie ma – walory hydrologiczne wzbogacają natomiast stawy rybne, np. stawy „Jegiel” czy zbiornik na Tuchełce w Nowej Osuchowej.

Obszar stanowią głównie tereny leśne. Zajmują one większość terenu wysoczyzny i obejmują głównie drzewostany sosnowe rosnące na ubogich utworach glebowych.

W mniejszym zakresie Puszcza Biała budowana jest przez liściaste gatunki drzew: dąb, olszę, brzozę.

Tereny nieleśne funkcjonalnie związane są z dolinami niewielkich rzek, wzdłuż których rozwijało się rolnictwo. Tereny te obecnie zajęte są głównie przez łąki, role oraz tereny zabudowane. Brak jest tu większych miejscowości, dominuje raczej zabudowa wiejska.

Ekosystemy leśne występujące w granicach obszaru są siedliskiem ptaków stanowiących przedmioty ochrony. Generalnie są to lasy iglaste, zdominowane przez sosnę. Ma to związek z występującymi tu siedliskami, w większości wytworzonymi na piaskach sandrowych „Sandru Puszczy Białej” obejmującego środkową i wschodnią część obszaru. Ubogie są również lasy w zachodniej części obszaru, porastające piaski i żwiry rzeczne położone już bezpośrednio nad Narwią. W części centralnej, mniej więcej od miejscowości Białe Błota do krawędzi skarpy doliny Narwi siedliska są nieco żyzniejsze dzięki obecności gleb powstałych z utworów piaszczysto-gliniastych moreny dennej. Porastają je drzewostany liściaste, głównie dąbrowy, ale również i drzewostany sosnowe z bogatym podszytem rosnące na potencjalnych siedliskach grądów. W dolinkach śródleśnych cieków, na glebach organicznych (torfowych i murszowych) występują lasy łąkowe i olsowe budowane przez olszę, brzozę i jesion. Obszary leśne w zdecydowanej większości stanowią grunty Skarbu Państwa zarządzane przez 3 nadleśnictwa: Ostrów, Wyszaków i Pułtusk. Niewielkie fragmenty znajdują się w zarządzie nadleśnictw Jabłonna i Ostrołęka.

Struktura krajobrazu między kompleksami leśnymi obejmuje głównie tereny wykorzystywane rolniczo, w niewielkim tylko stopniu zbudowane. Obszary poza lasami to w przeważającej ilości grunty orne, które są w dalszym ciągu uprawiane, ale również znaczna ich powierzchnia została porzucona przez właścicieli i podlega spontanicznej sukcesji w kierunku lasów. Zasadnicze znaczenie z punktu widzenia potrzeb ochrony obszaru ma to, że tereny rolne zachowały się w strukturze mozaikowej. Nie ma tu dużych, otwartych powierzchni jednolitych, monokulturowych upraw rolnych. Pola uprawiane przeplatają się z polami nieużytkowanymi, porośniętymi murawami napiaskowymi, pojedynczymi drzewami i w końcu młodnikami sosnowymi i brzozowymi. Miejscami występują niewielkie laski, zadrzewienia przydrożne. Łąki i pastwiska zachowały się głównie w dolinach rzeczek i strumieni. Zazwyczaj są to łąki użytkowane w sposób kośny lub kośno-pastwiskowy, ale też, w efekcie zaprzestania wykaszania, znacząca ich powierzchnia przekształca się w ziołorośla, szuwary trzcinowe czy mozgowe.

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

Obiekt sam w sobie nie generuje zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza i ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z krótkotrwałym etapem budowy, a później już z eksploatacją drogi przez jej użytkowników. Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

- emisja hałasu;
- emisja zanieczyszczeń do atmosfery;
- odprowadzanie wód opadowych.

Emisja hałasu

Wartości dopuszczalnego równoważnego poziomu hałasu w środowisku, ustala się w zależności od istniejącego i planowanego sposobu użytkowania terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, zabudowę związaną z ochroną zdrowia i oświatą oraz terenów ochrony uzdrowiskowej i wypoczynkowo-rekreacyjnej poza miastem.

Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku określa się odrębnie dla 16 godzin w przedziale godz. 6.00 – 22.00 (pora dzienna) i dla 8 godzin w przedziale godz. 22.00- 6.00 (pora nocna). W załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz.U. 2014 poz. 112) podane są wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Dla grupy hałasów drogowych, dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, wynosi:

- w porze dziennej, w przedziale odniesienia równym 16 godz., od 50 do 68 dB,
- w porze nocnej, w przedziale odniesienia równym 8 godz., od 45 do 60 dB.

Emisja hałasu w fazie eksploatacji

Budowana droga przebiega przez przede wszystkim przez tereny niezabudowane, a także niewielkie obszary głównie rozproszonej zabudowy jednorodzinnej. Emisja hałasu w trakcie eksploatacji związana jest z ruchem pojazdów samochodowych. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynności jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska. Wobec powyższego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przyjęto przewidywany poziom dźwięku związany z hałasami drogowymi dla zabudowy mieszkaniowej jako terenu podlegającego ochronie akustycznej:

- w porze dziennej $L_{Aeg} = 61$ dB,
- w porze nocnej $L_{Aeg} = 56$ dB.

Emisja hałasu w fazie budowy

W trakcie budowy i likwidacji inwestycji mogą pojawić się uciążliwości akustyczne związane z prowadzeniem prac budowlanych z użyciem urządzeń mechanicznych.

Emisja zanieczyszczeń do atmosfery

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości przede wszystkim związane z emisją hałasu oraz zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza spowodowane pracą ciężkiego sprzętu i maszyn budowlanych (m.in. koparki, spycharki, równiarki, zagęszczarki) oraz środków transportu. Będą to jednak uciążliwości okresowe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko do prowadzonych prac wykorzystywany będzie sprzęt o niskim poziomie hałasu, a prace budowlane prowadzone będą w porze dziennej.

Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu pochodzących z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa, budowa silnika.

Wykonanie nowej nawierzchni drogi przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, co może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza i emisji hałasu. Przedmiotowa inwestycja jest drogą obsługującą ruch pomiędzy miejscowościami, jej budowa spowoduje poprawę równości nawierzchni. Źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza wprowadzanych do środowiska są pojedyncze poruszające się pojazdy, których rury wydechowe znajdują się na małej wysokości. W przypadku drogi powiatowej nr 4408W pochylenie niwelety nie przekracza 3%, co przekłada się na obniżenie stężenia niektórych substancji emitowanych przez pojazdy.

Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

a) Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych:

Na etapie budowy okresowo powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze z racji wyposażenia placu budowy w przenośne toalety, których eksploatacją zajmie się posiadający stosowne zezwolenia podmiot wynajmujący.

b) Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych:

Nie występują.

c) Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Wody opadowe z pasa drogowego odprowadzane będą do rowów przydrożnych. Odpady powstające na etapie eksploatacji (odpady zbierające się w osadnikach studni ściekowych m.in. substancje ropopochodne, piasek) usuwane będą przez podmioty posiadające odpowiednie zezwolenia.

d) Rodzaj (zgodnie z katalogiem odpadów) odpadów i sposób postępowania z odpadami:

W przypadku analizowanej inwestycji gospodarka odpadami powinna być realizowana zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji drogi. Na obecnym etapie ilość i jakość odpadów, które będą powstawały w związku z realizacją projektowanej inwestycji, jest niemożliwa do określenia.

Faza budowy

Na etapie budowy będą powstawały odpady związane z pracami budowlanymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego oraz w związku z zatrudnieniem pracowników. Będą to odpady materiałów budowlanych (beton, gruz z betonu, gruz ceglany, drewno, szkło, żelazo i stal), opakowania po materiałach budowlanych, odpady komunalne.

Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 17, włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, w tym odpady o kodzie:

- 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg,
- 17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01,

Zgodnie z art. 18 ust. 2 Ustawy o odpadach (Dz.U. 2020 poz. 797) odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi. Wszystkie odpady powinny podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko nienadające się do powtórnego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta – okresowo magazynowana). Odpady nienadające się do odzysku powinny zostać wywiezione na składowisko odpadów. Odpady niebezpieczne (zużyte oleje, opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi) będą powstawały podczas konserwacji i eksploatacji maszyn oraz urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych. Zakłada się, że wymiana oleju w silnikach maszyn i pojazdów odbywać się będzie w wyspecjalizowanych stacjach obsługi, poza terenem inwestycji. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie, a następnie transportowany do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie odpadów niebezpiecznych. W przypadku powstania tego typu odpadów na terenie inwestycji będą one gromadzone i przekazywane do unieszkodliwienia zgodnie z w/w zasadami. Szacunkowa ilość tego rodzaju odpadów z terenu inwestycji nie przekroczy 0,3 Mg. Szacunkowa ilość wytworzonych podczas przeprowadzania inwestycji odpadów typu sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania wynosić będzie ok. 0,09 Mg. Na terenie budowy powstawać będą odpady inne niż niebezpieczne, odpady bytowe pracowników budowy (np. opakowania szklane, puszki, butelki typu PET, papiery).

Na obszarze zaplecza socjalnego przewidzianego na czas trwania robot zostaną ustawione pojemniki na odpady komunalne. Odpady opakowaniowe (m.in. różnego rodzaju pojemniki) powstałe na etapie budowy powinny zostać zagospodarowane zgodnie z Ustawą z dnia 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz.U. 2020 poz. 1114).

Faza eksploatacji

Podczas fazy eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady:

- 02 01 03 – odpadowa masa roślinna – ok. 1,5 Mg/rok,
- 15 02 03 – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze – ok. 0,3 Mg/rok,
- 16 81 01* – odpady wykazujące własności niebezpieczne – powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – ok. 1,5 Mg/rok,
- 16 81 02 – odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01 – ok. 1,5 Mg/rok,
- 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów – ok. 0,9 Mg/rok.

Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

e) Ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwości:

W związku z planowaną budową będą zastosowane maszyny budowlane (m.in. koparki, spycharki, równiarki, zagęszczarki). W specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót będzie podany wymóg zobowiązujący wykonawcę robót do używania maszyn sprawnych technicznie, posiadających uprawnienia do wykonywania prac w budownictwie. W czasie eksploatacji drogi nie będą instalowane maszyny i inne urządzenia.

Podsumowując, po wykonaniu planowanej budowy drogi poziom oddziaływania obiektu na środowisko nie powinien ulec zwiększeniu w porównaniu do stanu istniejącego. Natężenie ruchu pojazdów pozostanie na obecnym poziomie, a przebudowa nawierzchni drogi upłynni przejazd, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza podczas dalszej eksploatacji tej drogi.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na znaczną odległość drogi powiatowej nr 4408W od granic państwa oraz charakter przedsięwzięcia, wyklucza się wystąpienie transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko

9. 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

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie obszaru Natura 2000, jest to obszar specjalnej ochrony ptaków „Puszcza Biała” (PLB140007) funkcjonującego na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. 2011 poz. 133). Puszcza Biała ma powierzchnię 64 tys. ha. Planowana inwestycja budowy drogi powiatowej nr 4408W na odcinku Długosiodło – Przetycz Włosciańska znajduje się w północno-zachodniej części obszaru Puszczy Białej. Na etapie eksploatacji nie będzie występować ponadnormatywne oddziaływanie na środowisko. Wiąże się to z zaprojektowaniem urządzeń

i obiektów spełniających wszelkie wymagane standardy i opartych na nowoczesnej technologii. Zastosowane urządzenia i elementy będą posiadać wszystkie niezbędne atesty, badania itp. oraz będą wyposażone w odpowiednie zabezpieczenia na wypadek wystąpienia awarii. Realizacja inwestycji, z racji jej charakteru, nie pociąga za sobą zagrożeń, tym bardziej znaczących oddziaływań na środowisko.

Realizowane przedsięwzięcie nie spowoduje zagrożenia dla wyżej wymienionego obszaru. Prace prowadzone będą w obrębie istniejącego pasa drogowego oraz na działkach bezpośrednio przyległych do istniejącej drogi. Przed podjęciem robot budowlanych zostanie wykonana inwentaryzacja zieleni, mająca na celu wyznaczenie drzew i krzewów kolidujących z projektem budowy.

Formy ochrony przyrody takie jak: pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne czy zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ze względu na duże rozdrobienie badano w buforze do 500 m od inwestycji. W buforze tym stwierdzono występowanie użytku 290, który sąsiaduje z obszarem inwestycji, ale nie będą na jego terenie prowadzone prace, oraz pomnika przyrody (jesion wyniosły Szczepan Wspaniały), który znajduje się w odległości ok. 250 m od planowanej inwestycji. Lokalizację tych obiektów przedstawia poniższy rysunek.

10. Informacja o przedsięwzięciach realizowanych i zrealizowanych, znajdujących 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 planowanym przedsięwzięciem

Analizowane przedsięwzięcie polegające na budowie drogi powiatowej w istniejącym śladzie ze względu na swój charakter nie będzie generować większych niż dotychczas oddziaływań skumulowanych z innymi realizowanymi i zrealizowanymi przedsięwzięciami na tym terenie.

11. Informacja o ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii jest bardzo niskie. Inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, co w sposób istotny zminimalizuje możliwość wystąpienia poważnych awarii. Analizowany odcinek drogi powiatowej znajduje się poza obszarami objętymi prawdopodobieństwem wystąpienia powodzi (wg ISOK – Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego) czy osuwisk (SOPO – System oceny przeciwsuwiskowej).

12. Informacja o przewidywanych ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko

Powstające podczas realizacji przedsięwzięcia odpady zgodnie z rozporządzeniem Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2020 poz. 10), to przede wszystkim odpady należące do:

- grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach,
- grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych),
- grupy 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Odpady z budowy to głównie elementy rozbieranych nawierzchni i ich podbudowy oraz nadmiar urobku gruntowego powstałego wskutek podłączenia do kanału ogólnospławnego oraz korytowania pod jezdnię, chodniki oraz ścieżkę rowerową. Odpady powstałe na etapie budowy, tj. gruz budowlany i nadmiar gruntu, będą gromadzone na placu budowy. Część

powstałych mas ziemnych wbudowana zostanie w skarpy nasypów, natomiast reszta wywieziona zostanie na odkład przez uprawniony podmiot. Powstałe odpady zostaną przekazane uprawnionym odbiorcom do odzysku lub unieszkodliwienia.

Podczas fazy eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady:

- 02 01 03 – odpadowa masa roślinna – ok. 1,5 Mg/rok,
- 15 02 03 – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze – ok. 0,3 Mg/rok,
- 16 81 01* – odpady wykazujące własności niebezpieczne – powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – ok. 1,5 Mg/rok,
- 16 81 02 – odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01 – ok. 1,5 Mg/rok,
- 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów – ok. 0,9 Mg/rok.

Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

13. Informacja o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W ramach realizacji inwestycji zostanie wykonana rozbiórka istniejącej nawierzchni drogi oraz rozbiórka ogrodzeń kolidujących z projektowaną budową.

14. Analiza oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan wód powierzchniowych i podziemnych

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych rzecznych o kodzie PLRW200017265749 oraz na terenie Jednolitej Części Wód Podziemnych o numerze 51 (kod europejski – PLGW200051).

Budowa drogi powiatowej nr 4408W nie wpłynie negatywnie na dany obszar. Planowana inwestycja dotyczy drogi kategorii Z, której wody opadowe i rozpadowe nie wymagają oczyszczenia. W związku z tym budowa drogi powiatowej nie wpłynie na stan wód powierzchniowych i podziemnych oraz nie ograniczy korzystania z zasobów wodnych.

Inwestycja nie będzie także negatywnie wpływać na osiągnięcie celów środowiskowych dla danych wód powierzchniowych i podziemnych.

Potencjalnym zagrożeniem na etapie realizacji dla ich jakości jest ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego wyciekami paliw z silników maszyn budowlanych wykorzystywanych przy budowie przedmiotowej inwestycji. W związku z powyższym podczas budowy niezbędne jest posługiwanie się sprzętem i pojazdami sprawnymi technicznie. Ewentualne awarie powinny być natychmiast likwidowane, a zanieczyszczony grunt usunięty i przekazany do unieszkodliwienia. Na etapie eksploatacji zanieczyszczenia mogą powodować samochody przejeżdżające po drodze. Jednak wpływ ten nie ulegnie zwiększeniu względem stanu istniejącego.

Charakterystyka JCWP rzecznych dla rzeki Strugi

JCWP rzecznych kod: PLRW200017265749, nazwa: Struga
Województwo mazowieckie
Region wodny region wodny Środkowej Wisły

Obszar dorzecza dorzecze Wisły
RZGW RZGW w Warszawie
Długość 28,55 km
Powierzchnia zlewni 63,87 km²
Ocena stanu JCWP z lat 2010-2012
Stan/potencjał ekologiczny poniżej dobrego
Stan chemiczny dobry
Stan ogólny zły
Tab. 9 Charakterystyka JCWPd
JCWPd nr 51 kod: PLGW200051
Województwo mazowieckie, podlaskie
Region wodny region wodny Środkowej Wisły
Dorzecze Wisła
Główna zlewnia Narew
Powierzchnia 3147 km²
Zasoby wód podziemnych dostępne do zagospodarowania
465999 m³/d (9% wykorzystania zasobów)
Ogólna ocena stanu JCWPd dobry

Zakres oddziaływania mieści się w granicach nowego pasa drogowego projektowanej drogi powiatowej nr 4408W.
Planowany termin rozpoczęcia prac budowlanych to III kwartał 2022 r.

Otrzymują:

1. Inwestor – Zarząd Powiatu Wyszковского; Aleja Róż 2; 07 – 200 Wyszaków
Pełnomocnik RAWAY Rafał Piotrowski; ul. J. Nowaka-Jeziorańskiego 44/87;
03 – 982 Warszawa
2. Pozostałe strony poprzez publiczne obwieszczenie
3. a/a

Otrzymują organy współdziałające:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wyszakowie
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Ostrołęce

Informacja o opłacie skarbowej: Zwolnione od opłaty skarbowej zgodnie z przepisami art. 7 pkt. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020, poz. 1546 z późn. zm.)

WÓJT GMINY

Stanisław Jastrzębski