

Ro.6220.2.2025.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 2024; poz. 572 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 2024 r. „poz. 1112 z późn. zm.), dalej „ustawą ooś”, 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 z późn. zm.),

w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych warunkach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa drogi gminnej nr 440206W w miejscowości Jaszczuły ”, powiat wyszkowski, województwo mazowieckie, prowadzonej na wniosek Wójta Gminy Długosiodło - Stanisława Jastrzębskiego

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 kontroli terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody.
 2. 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, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, z zastosowaniem przepisów odrębnych.
 3. wszelkie „pułapki” (np. głębokie wykopy) staranie zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich drobnych zwierząt.
 4. korony, pnie oraz korzenie drzew przewidzianych do zachowania, a znajdujących się w zasięgu pracy maszyn budowlanych, należy zabezpieczyć zgodnie ze sztuką ogrodnictwa.
 5. zaplecze budowy (park maszynowy, bazy i miejsca składowania odpadów/materiałów) należy zorganizować na terenie utwardzonym. Zaplecze budowy wyposażać w środki zabezpieczające przez przenikaniem szkodliwych substancji do ziemi lub wód (np. sorbety, rękawy sorpcyjne)

6. przed przystąpieniem do robót budowlanych, należy zdjąć i odpowiednio zabezpieczyć wierzchnią warstwę gleby (humus), którą po zakończeniu inwestycji należy w miarę możliwości wykorzystać do rekultywacji terenu.
7. Odwodnienie jezdni zaprojektować z uwzględnieniem spływu powierzchniowego z terenów przyległych.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 23 maja 2025 r. inwestor 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 przebudowie drogi gminnej Nr 440206W w miejscowości Jaszczyły.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 „ustawa ooś”, 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 drogi tj. 1190,00 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 z późn. zm.), 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 „ustawa ooś”, 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 „ustawa ooś”. 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 „ustawa ooś” , 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 „ustawa ooś” do zasięgnięcia opinii w sprawie przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Wójt Gminy Długosiodło pismami z dnia 03.06.2025 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 Wyszku 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.4901.271.2025.MP z dnia 18.06.2025 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jednocześnie wskazał na konieczność uwzględnienia wymagań istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wyszku pismem numer ZNS.9022.4.10.2025 z dnia 06.06.2025 r. odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał w tej sprawie postanowienie numer WOOŚ-I.4220.754.2025.KC.2 z dnia 10.07.2025 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 „ustawa ooś”, 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 „ustawa ooś” , 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

Projektowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej nr 440206W w miejscowości Jaszczuły, województwo mazowieckie, powiat wyszkowski, gmina Długosiodło.

W myśl przepisów ustawy - Prawo budowlane pod pojęciem przebudowy należy przez to rozumieć wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia mianem „skali” określić należy długość budowanej drogi 1 190,00 m. Realizacja analizowanego przedsięwzięcia będzie miała charakter jednorazowy i nie przekroczy sześciu miesięcy.

Ze względu na realizację analizowanego przedsięwzięcia po śladzie istniejącej drogi z niewielkimi korektami, uwzględniając istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego proporcje pomiędzy terenami o charakterze antropogenicznym, a terenami czynnymi biologicznie nie ulegną zmianie - w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nadal dominować będą tereny leśne oraz zabudowane, zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie dróg.

Projektowane przedsięwzięcie ze względu na nieprodukcyjny charakter nie jest technologicznie powiązane z innymi obiektami położonymi w jego otoczeniu.

Ze względu na skalę i charakter przedsięwzięcia obszar geograficzny, pozostający w zasięgu oddziaływania projektowanego zamierzenia inwestycyjnego, ograniczy się do jego najbliższego otoczenia i nie wykroczy poza teren (nie spowoduje przekroczenia obowiązujących norm jakości środowiska).

Na etapie realizacji przedsięwzięcia w zasięgu jego potencjalnego oddziaływania (wyłącznie w ciągu dnia) pozostawać będzie wykonawca drogi i jej użytkownicy oraz mieszkańcy zabudowy mieszkaniowej położonej w bezpośrednim sąsiedztwie dróg.

Inwestor zakłada, że maksymalny czas pełnego wykonania obiektu nie przekroczy 6 miesięcy, z uwzględnieniem uporządkowania placu budowy.

Reasumując powyższe, planowane przedsięwzięcie można uznać za przedsięwzięcie lokalne, a jego oddziaływanie na środowisko ograniczy się do terenu stanowiącego własność Inwestora.

Usytuowanie przedsięwzięcia

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w sposób następujący: województwo mazowieckie, powiat wyszkowski, Gmina Długosiodło, obręb geodezyjny 0013 Jaszczuły działki ew. o nr 116, 429/1, 434/1, 458/1, 103/1, 244/1, 246/4, 236/1, 235/1, 29/3.

Obszary wybrzeży oraz obszary górskie

Nie dotyczy

Obszary leśne

W sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu projektowanego przedsięwzięcia nie występują obiekty i obszary poddane ochronie na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2025 r. poz. 567).

Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych oraz obszary przylegające do jezior

W sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu projektowanego przedsięwzięcia nie posiadają swojej lokalizacji obiekty i obszary poddane ochronie na podstawie przepisów ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960). Teren objęty bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi położony jest w oddaleniu od stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, nie przylega również do jezior.

Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Nadbużańskim Parku Krajobrazowym oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

W obrębie terenu objętego bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi oraz w jego bliskim sąsiedztwie nie posiadają lokalizacji zaewidencjonowane parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne, pomniki przyrody natomiast położony jest na obszarze NATURA 2000 — dyrektywa ptasia.

W sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu projektowanego przedsięwzięcia nie występują strefy ochronne ustalone ze względu na "stępowanie chronionych bądź rzadki gatunków roślin i zwierząt.

Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone

Na podstawie dostępnych danych Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska ustalono, iż obszar objęty bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi zlokalizowany jest poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne

Analizowane przedsięwzięcie nie jest położone w obszarze mającym istotne znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. W sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia nie występują dobra kultury chronionego na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292) oraz posiadające znaczną wartość dobra materialne.

Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej

W sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu projektowanego przedsięwzięcia nie posiadają swojej lokalizacji obiekty i obszary poddane ochronie na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowskim, uzdrowskach i obszarach ochrony uzdrowskiej oraz gminach uzdrowskich (Dz. U. z 2025 r., poz. 1135).

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia

Ze względu na skalę i charakter przedsięwzięcia obszar geograficzny, pozostający w zasięgu oddziaływania projektowanego zamierzenia inwestycyjnego, ograniczy się do jego najbliższego otoczenia z niewielkimi korektami, uwzględniając istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego (nie spowoduje przekroczenia obowiązujących norm jakości środowiska).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w zasięgu jego potencjalnego oddziaływania pozostawać będą w głównej mierze użytkownicy drogi, a w sezonie wiosenno - jesiennym pracujący na polach rolnicy.

3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz obiektu budowlanego, a także dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szata roślinna

Na dzień sporządzenia niniejszej karty informacyjnej teren objęty bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi stanowi aktualnie użytkowaną drogę lokalną, pozbawioną roślinności i obiektów budowlanych. Realizowana inwestycja obejmować będzie przebudowę odcinka drogi gminnej wraz z pobocznymi, zjazdami zwykłymi, rowami przydrożnymi.

Zakres inwestycji obejmuje działki ewidencyjne wymienione jako adres inwestycji stanowiące istniejący i projektowany pas drogowy przedmiotowej drogi gminnej oraz działki przeznaczone do podziału. Realizacja tej inwestycji przyczyni się do poprawy przede wszystkim komfortu jazdy jak i również warunków bezpieczeństwa ruchu na całym odcinku budowy, pozytywnie wpłynie też na bezpieczeństwo ruchu samochodowego i rolniczego.

Projektowane konstrukcje:

Konstrukcja jezdni z betonu asfaltowego—w miejscu istniejącej nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, grubość warstwy 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W, grubość warstwy 5 cm,
- istniejąca nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego,
- istniejące warstwy konstrukcyjne jezdni,

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 9 cm.

Konstrukcja jezdni z betonu asfaltowego—w miejscu poszerzeń projektowanej jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, grubość warstwy 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W, grubość warstwy 5 cm,
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego (ze skały litej), C90/3, fr.0/31,50 mm, stabilizowana mechanicznie, gr. 20 cm, Is 1,00,
- istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie,

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 29 cm.

Konstrukcja pasa ruchu dla rowerów z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, grubość warstwy 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W, grubość warstwy 5 cm,
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego (ze skały litej), C90/3, fr.0/31,50 mm, stabilizowana mechanicznie, gr. 15 cm, Is = 1,00,

Łączna grubość konstrukcji: 24 cm.

Konstrukcja pasa ruchu dla rowerów z betonu asfaltowego — w miejscu istniejącej nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, grubość warstwy 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W, grubość warstwy 5 cm,
- istniejąca nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- istniejące warstwy konstrukcyjne,

Łączna grubość konstrukcji: 9 cm.

Konstrukcja poboczy jezdni:

- warstwa kruszywa łamanego (ze skały litej) i naturalnego w proporcji 50/50, C90/3, fr.0/31,50 mm, stabilizowana mechanicznie, gr. 15 cm,
- istniejące podłoże gruntowe zagęszczone mechanicznie,

Łączna grubość konstrukcji: 15 cm

Konstrukcja zjazdów z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, grubość warstwy 5 cm,
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego (ze skały litej), C90/3, fr.0/31,50 mm, stabilizowana mechanicznie, gr. 20 cm, $I_s = 1,00$,
- istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie;

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 25 cm.

Konstrukcja nawierzchni z kostki betonowej:

- warstwa z kostki betonowej, gr. 8 cm, - warstwa podsypki cementowo-piaskowej w proporcji 1 :4, gr. 3 cm,
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego (ze skały litej), C90/3, fr.0/31,50 mm, stabilizowana mechanicznie, gr. 15 cm, $I_s 1,00$,
- istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie,

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 26 cm.

Konstrukcja projektowanego pobocza zjazdów:

- warstwa kruszywa naturalnego (pospółki drogowej), stabilizowana mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm,
- istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie,

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 15 cm.

Stan istniejący

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiecie wyszkowskim, Gminie Długosiodło. Pas drogowy drogi gminnej nr 440206W oraz 440212W stanowi własność Gminy Długosiodło. Szerokość istniejącego pasa drogowego drogi na odcinku objętym opracowaniem wynosi ok. 13,0 - 14,0 m. Istniejąca nawierzchnia drogi wykonana jest z betonu asfaltowego o szerokości ok. 5,00 m.

Obecnie odwodnienie drogi odbywa się poprzez spływ wód powierzchniowych na istniejące pobocze jezdni, tereny zielone i do istniejących rowów przydrożnych, znajdujących się w granicach pasa drogowego należącego do Inwestora. Przebudowa drogi w miejscowości Jaszczuły rozpoczyna się na wysokości dz. ewid. nr 65, a kończy się na wysokości dz. ewid. nr 133. Wzdłuż projektowanego odcinka po obu stronach występuje głównie zabudowa jednorodzinna oraz działki niezagospodarowane.

Na terenie objętym opracowaniem występują następujące sieci uzbrojenia:

- sieć energetyczna napowietrzna — nie przewiduje się zmian
- sieć telekomunikacyjna — nie przewiduje się zmian
- sieć wodociągowa — zawory do regulacji wysokościowej.

Stan projektowany

W ramach opracowania zaprojektowano przebudowę drogi gminnej w miejscowości Jaszczułty o długości 1 190,00 m.

Założenia do projektowania:

- klasa drogi — dojazdowa,
- kategoria drogi — droga gminna,
- prędkość do projektowania — 30 km/h;
- szerokość jezdni — 5,00 m;
- spadek poprzeczny jezdni — dwustronny 2% i jednostronny 2 %;
- budowa jezdni drogi — nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- pobocze jezdni o nawierzchni z kruszywa łamanego i naturalnego, szer. 0,75 m,
- pobocze zjazdów o nawierzchni z kruszywa naturalnego, szer. 0,75 m,
- budowa pasa ruchu dla rowerów o nawierzchni z betonu asfaltowego, szer. 1,50 m,
- zjazdy zwykle do posesji z betonu asfaltowego o szer. 4,00/4,50/5,00m — zgodnie PZT,
- istniejące zjazdy zwykle wykonane z kostki betonowej — do przełożenia wysokościowego,
- w pikietażu 0+970,00 — skrzyżowanie z drogą gminną nr 440212W wyokrąglone łukami R5/R8 o szer. zjazdu 5,00 m,
- w pikietażu 1+140,00 — skrzyżowanie z drogą gminną nr 440212W wyokrąglone łukami R6 0 szer. zjazdu 5,00 m,
- odwodnienie drogi, pasa ruchu dla rowerów i zjazdów zapewniają odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne, wody powierzchniowe trafiają na pobocza, tereny zielone i do istniejących rowów przydrożnych, znajdujących się w granicach pasa drogowego należącego do Inwestora;

Odwodnienie jezdni, chodnika i zjazdów zabezpiecza się poprzez nadanie im wymaganych spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe na całości opracowywanego odcinka będą spływać z powierzchni jezdni dzięki nadanym spadkom poprzecznym i podłużnym do pobocza, terenów zielonych oraz istniejących rowów.

Szczegółową charakterystykę prac koniecznych do realizacji przedsięwzięcia będzie zawierał stosowny projekt budowlany.

Wykorzystanie terenu w czasie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia

Wykorzystanie terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w zakresie wielkości powierzchni dla posadowienia projektowanego obiektu nie będzie wykazywało różnic, w obu

przypadkach przedsięwzięcie zamknie się w granicach działek objętych zamierzeniami inwestorskimi.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wykorzystanie terenu polegać będzie na utwardzeniu powierzchni terenu w granicach istniejącego ciągu komunikacyjnego.

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia wykorzystanie terenu związane będzie z trwałym zagospodarowaniem i przekształceniem powierzchni pod budowaną drogę.

W wyniku prac prowadzonych w fazie realizacji przedsięwzięcia oraz w trakcie eksploatacji analizowanego obiektu wystąpią określone skutki dla środowiska, które omówione zostaną w dalszej części karty przedsięwzięcia.

Wykorzystanie terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w zakresie zagospodarowania terenu związane będzie z utwardzeniem nawierzchni istniejących dróg. Wykorzystanie terenu w fazie eksploatacji przedsięwzięcia nawiązywać będzie funkcją do istniejącego obecnie zagospodarowania.

W wyniku prac prowadzonych w fazie realizacji przedsięwzięcia oraz w trakcie eksploatacji analizowanego obiektu wystąpią określone skutki dla środowiska, które omówione zostaną w dalszej części niniejszej karty. Zaznaczyć jednak należy, że nie będą one miały charakteru znaczącego.

Realizacja analizowanego przedsięwzięcia nie będzie naruszać interesów osób trzecich oraz nie wpłynie na zmianę przeznaczenia terenów położonych w jego sąsiedztwie.

Działki objęte bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi biegną po śladzie istniejącej drogi z niewielkimi korektami, uwzględniając istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego, w związku z czym nie zachodzi konieczność usuwania cennych siedlisk przyrodniczych bądź chronionych zbiorowisk roślinnych w celu przeprowadzenia omawianego przedsięwzięcia.

4. Rodzaj technologii

Analizowane przedsięwzięcie nie posiada charakteru produkcyjnego, lecz budowlany. Do jego realizacji wykorzystywana będzie typowa technologia budowy i materiały budowlane, stosowane powszechnie na terenie naszego kraju, spełniające wszelkie normy jakości, BHP oraz ochrony środowiska. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się rozbiórki jakichkolwiek obiektów bądź demontażu jakiejkolwiek infrastruktury drogowej. W celu realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wykoszenie roślinności zielnej porastającej pobocza.

ŁĄCZNA POWIERZCHNIA ZAGOSPODAROWANIA -10 939,52 m²

- jezdnia z betonu asfaltowego	5950,00 m2
- jezdnia skrzyżowań z betonu asfaltowego	76,40m 2
- pas ruchu dla rowerów z betonu asfaltowego	1700,12 ln2
- nawierzchnia z kostki betonowej przy przejściach dla pieszych	44,81 m2
- zjazdy zwykłe z kostki betonowej do przełożenia wysokościowego	596,09 m2
- zjazdy zwykłe z betonu asfaltowego	1002,19 m2
- pobocze jezdni z mieszanki kruszywa łamanego i naturalnego	1334,84 m2
- pobocze zjazdów z kruszywa naturalnego	235,07 m2

Realizacja projektowanych robót przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu. W celu realizacji przedsięwzięcia wykorzystane zostaną typowe maszyny budowlane, tj. równiarka, koparko-ładowarka, wywrotki dowożące potrzebne materiały budowlane, oraz zagęszczarki.

5. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Celem analizy wariantowej jest ocena wszystkich możliwych do realizacji wariantów planowanego przedsięwzięcia oraz uszeregowanie tych wariantów i wybór najlepszego, zarówno pod względem środowiskowym, jak i społecznym. W analizowanym przypadku istnieje możliwość rozpatrzenia wariantów: technicznych i technologicznych, organizacyjnych oraz urządzeń ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę fakt, iż w analizowanym przypadku podstawą planowania zamierzeń inwestycyjnych jest obecne funkcjonowanie drogi w przestrzeni geograficznej, dla analizowanego przedsięwzięcia nie przewidziano innych wariantów lokalizacyjnych.

Ze względu na komunalny charakter analizowanego przedsięwzięcia „wariant 0”, polegający na jego niepodjęciu, byłby wariantem szczególnie niekorzystnym dla lokalnej społeczności, choćby ze względu na fakt, iż zły stan dróg powoduje zwiększoną emisję hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza, co wpływa na ogólny stan środowiska na analizowanym obszarze. Dobrze zaprojektowana droga z właściwą koordynacją przestrzenną elementów geometrycznych, poprawnie eksploatowana - pozytywnie wpływa na środowisko i niesie ze sobą korzyści ekonomiczne i społeczne odnoszone przez mieszkańców i użytkowników drogi.

Przebudowa analizowanej drogi, pomijając uciążliwości dla środowiska, jakie wystąpią w czasie prowadzenia prac budowlanych, przyczyni się m.in. do:

- zmniejszenia emisji hałasu do środowiska,
- zmniejszenia drgań do środowiska,
- zmniejszenia emisji spalin do powietrza atmosferycznego,
- zmniejszenia zanieczyszczenia powierzchni ziemi i płytkich wód gruntowych związkami ropopochodnymi,
- zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, co w konsekwencji zmniejszy ryzyko wypadków samochodowych, a więc i ryzyko zanieczyszczenia środowiska związkami ropopochodnymi.

Pod względem technologicznym przyjęto wariant jest odpowiedni dla klasy drogi oraz realizowanego na niej ruchu pojazdów - rodzaj nawierzchni oraz jej nośność zaprojektowane zostały na obciążenie ruchem na KR 1.

W zakresie szeroko pojętej ochrony środowiska pod względem technicznym i technologicznym znaczenie mogą mieć:

- parametry niwelety (wykop, nasyp),
- stosowane rozwiązania geometryczne węzłów i skrzyżowań (emisja hałasu, bezpieczeństwo ruchu drogowego),
- rodzaj obiektów mostowych (mosty, estakady) nad ciekami wodnymi (wpływ na stosunki wodne, zapewnienie możliwości migracji zwierząt),
- rodzaj stosowanej nawierzchni (emisja hałasu).

Biorąc pod uwagę:

- klasę drogi,
- długość przebudowy drogi,

- jego lokalny charakter,
- brak konieczności lokalizacji w przebiegu drogi obiektów drogowych,

Przedstawiony powyżej wariant analizowanego przedsięwzięcia, jest wariantem optymalny dla drogi o powyższej klasie, kategorii, charakterze oraz projektowanej prędkości ruchu i przepustowości. Ponadto do realizacji omawianego przedsięwzięcia zastosowana zostanie technologia budowy, powszechnie stosowana na terenie naszego kraju, spełniająca wszelkie normy budowlane oraz normy bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Warianty organizacyjne w głównej mierze opierają się na różnym podejściu do sterowania ruchem - mają one wpływ na emisję hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza. Przykładem wariantów organizacyjnych może być:

- wprowadzanie ograniczeń prędkości - dodatkowo ma to również wpływ na zmniejszenie ryzyka kolizji ze zwierzętami,
- wprowadzenie zakazu poruszania się pojazdów ciężkich.

Biorąc pod uwagę lokalny charakter analizowanej drogi nie przewiduje się stosowania skomplikowanych systemów sterowania ruchem.

Biorąc pod uwagę klasę przebudowanej drogi, jej lokalny charakter oraz projektowaną przepustowość w analizowanym przypadku nie przewidziano stosowania urządzeń ochrony środowiska, takich jak ekrany akustyczne, separatory ropopochodnych, itp. W zakresie ochrony środowiska gruntowo - wodnego przewidziano zastosowanie naturalnych środków podczyszczania ścieków (odpływ powierzchniowy z korpusu drogi). Reasumując powyższe oraz mając na względzie:

- wieloletnie funkcjonowanie analizowanej drogi w przestrzeni przyrodniczej,
- klasę przebudowanej drogi,
- długość przebudowanej drogi,
- niskie natężenie ruchu, w tym brak udziału transportu ciężkiego,
- brak konieczności lokalizacji w przebiegu drogi obiektów drogowych, -
- brak konieczności lokalizacji jakichkolwiek urządzeń ochrony środowiska,

dla analizowanych dróg nie przewidziano innych wariantów: lokalizacyjnych, technicznych i technologicznych, organizacyjnych czy urządzeń ochrony środowiska, niż zaproponowany przez inwestora. Ponadto jest on najbardziej optymalny dla analizowanego przedsięwzięcia w danych warunkach środowiskowych oraz zagospodarowania terenu.

Biorąc powyższe pod uwagę określenie przewidywanego oddziaływania poszczególnych wariantów na środowisko nie będzie rozpatrywane.

6. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw i energii

Etap realizacji

Na obecnym etapie, przed ostatecznym opracowaniem projektu wykonawczego, nie są znane ostateczne ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót. Ponadto ilości te zależne będą również pośrednio od przyszłego Wykonawcy robót wyłonionego w trybie przetargowym (m.in. od sprzętu technicznego jakiego będzie używał, przyjętych technologii i organizacji robót).

Biorąc jednak pod uwagę skalę planowanego przedsięwzięcia oraz dotychczasowe doświadczenia Inwestora na etapie realizacji analizowanego przedsięwzięcia zapotrzebowanie na materiały budowlane oraz paliwa ciekłe do maszyn budowlanych (ok. 10.000 litrów oleju napędowego).

W trakcie realizacji przedsięwzięcia zużycie wody występuje w minimalnym zakresie: zraszanie podbudowy kamiennej w trakcie stabilizacji mechanicznej, zraszanie bębnow walców drogowych podczas zagęszczania nawierzchni bitumicznej - przewidywane zużycie ok. 700 m³.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wykorzystania energii elektrycznej oraz ciepłej.

Wszystkie użyte do budowy surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

Etap eksploatacji

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m² utrzymywanej powierzchni drogi. Ponadto wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zielonych, tj. czyszczenie rowów przydrożnych, koszenie poboczy, usuwanie roślinności wkraczającej na korpus drogi. Zużycie tych materiałów będzie zależne będzie od sposobów i zasad eksploatacji drogi i zgodne będzie ze standardami utrzymania dróg publicznych.

Na potrzeby remontów cząstkowych, okresowych i kapitalnego zajdzie potrzeba zużycia asortymentu materiałów podobnych jak dla etapu budowy. Ich ilości i szczegółowy zakres będzie zależał od zakresu niezbędnych remontów i ich technologii określonych w projektach wykonawczych.

7. Rozwiązania chroniące środowisko

W myśl art. 137 ustawy - Prawo ochrony środowiska przeciwdziałanie zanieczyszczeniom, a więc negatywnym oddziaływaniom na środowisko, polega na zapobieganiu lub ograniczaniu wprowadzania do środowiska substancji lub energii.

W analizowanym przypadku ze względu na miejsce lokalizacji przedsięwzięcia oraz charakter inwentaryzowanych tu zasobów przyrodniczych nie przewiduje się konieczności określenia działań kompensacyjnych.

Planowane przedsięwzięcie, polegające na przebudowie drogi gminnej nr 440206W w miejscowości Jaszczuły, województwo mazowieckie, powiat wyszkowski, gmina Długosiodło, nie będzie stanowiło przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przyrodniczego jako całość, bądź na jego poszczególne składniki. W efekcie jego realizacji wystąpią pewne oddziaływania na środowisko, choć w głównej mierze będą one miały czasowo i przestrzennie ograniczony charakter. Ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia na etapie eksploatacji analizowana droga również nie będzie stanowić znaczącego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego jako całość, bądź na jego poszczególne składniki oraz jakości życia lokalnej społeczności.

W celu minimalizacji potencjalnego, negatywnego wpływu przebudowy i eksploatacji planowanej drogi proponuje się podjęcie następujących działań:

1) działania minimalizujące uciążliwości w zakresie zanieczyszczeń powietrza

a) faza budowy

Emisje pyłów z podłoża, unoszących się podczas pracy maszyn oraz unoszonych przez wiatr z powierzchni pozbawionych pokrywy roślinnej można ograniczyć przez zwilżanie powierzchni wodą (np. z beczkowszu).

b) faza eksploatacji

Ze względu na dominujący, rolniczy charakter analizowanego terenu oraz ograniczony ruch kołowy, jaki przebiegał będzie powyższą drogą nie zachodzi konieczność minimalizacji oddziaływania na powietrze atmosferyczne.

3) działania minimalizujące uciążliwości w zakresie ochrony wód podziemnych

a) faza budowy

Podczas realizacji inwestycji należy zapewnić przepływ wody po naturalnych kierunkach przez zastosowanie niezbędnej ilości przepustów. Na omawianym terenie występują sieci drenarskie w związku z czym istnieje możliwość ich uszkodzenia.

b) faza eksploatacji

W czasie eksploatacji woda z drogi odpływać będzie powierzchniowo bezpośrednio do gruntu w jej sąsiedztwie. Ze względu na rolniczo - leśny charakter analizowanego terenu oraz ograniczony ruch kołowy, jaki przebiegał będzie powyższą drogą nie przewiduje się stosowania podczyszczania wód deszczowych odpływających z drogi.

4) działania minimalizujące uciążliwości w zakresie powierzchni ziemi i gleb

a) faza budowy

Podstawowym środkiem zmniejszającym oddziaływanie planowanej inwestycji na etapie budowy powinna być właściwa organizacja robót oraz postępowanie z urobkiem podczas wykopów. W trakcie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego zostanie wskazany sposób postępowania z nadmiarem ziemi z wykopu i miejscem jej składowania. Należy zadbać o właściwy stan techniczny sprzętu oraz odpowiedni standard zaplecza budowy. Wykopy należy prowadzić w taki sposób, aby warstwa urodzajna gleby była zdejmowana oddzielnie i odkładana do wykorzystania przy rekultywacji po zakończeniu robót. Podglebie i głębsze warstwy gruntu należy sukcesywnie odwozić w miejsce wskazane przez Inwestora.

b) faza eksploatacji

W analizowanym przypadku nie przewiduje się podejmowania środków ochronnych dla powierzchni ziemi i gleb.

5) działania minimalizujące uciążliwości w zakresie powstawania odpadów

a) faza budowy

Właściwa gospodarka odpadami będzie prowadzona m.in. poprzez:

- segregacja wytwarzanych odpadów
- przekazanie wytworzonych odpadów opakowaniowych i tworzyw sztucznych do odzysku
- magazynowanie odpadów prowadzone będzie w miejscach zabezpieczonych przed dostępem osób nieupoważnionych, w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi
- zabezpieczenie usuwanych odpadów przed przypadkowym ich rozproszaniem
- rejestracja w fazie budowy, eksploatacji i likwidacji drogi wytwarzanych odpadów według wzorów dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencyjne

- Transportowanie odpadów transportem własnym lub odbiorców odpadów posiadających wymagane prawem zezwolenia, z częstotliwością wynikającą z procesów technologicznych oraz wynikającą z zebrania odpowiedniej ilości odpadów do transportu
- Przekazanie w przypadku konieczności likwidacji drogi powstałych odpadów w pierwszej kolejności do odzysku lub recyklingu, a odpady, których odzysk jest nieekonomiczny lub ekologicznie nieuzasadniony do unieszkodliwiania firmom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami.

b) faza eksploatacji

Minimalizacja w tym przypadku sprowadza się głównie do zachowania odpowiedniej organizacji w zakresie usuwania odpadów oraz spełnienia wymagań prawnych.

6) działania minimalizujące uciążliwości w zakresie środowiska przyrodniczego

a) faza budowy

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia w obrębie śladu istniejącej już od wielu lat w przestrzeni przyrodniczej drogi oraz w związku z brakiem konieczności usuwania cennych przyrodniczo zbiorowisk roślinnych bądź siedlisk przyrodniczych nie przewiduje się podejmowania jakichkolwiek działań minimalizujących potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie budowy na zasoby lokalnej flory bądź fauny.

W celu ochrony drzew nieprzewidzianych do usunięcia zostaną one zabezpieczone przed ewentualnymi mechanicznymi uszkodzeniami.

b) faza eksploatacji

Ze względu na ograniczony ruch kołowy, jaki przebiegał będzie powyższą drogą nie przewiduje się stosowania działań minimalizujących, tj. dodatkowe nasadzenia zieleni, wygrodzenie drogi czy budowa przejść dla zwierząt.

7) działania minimalizujące uciążliwości w zakresie krajobrazu i warunków rekreacyjnych

a) faza eksploatacji

Ze względu na rolniczy charakter analizowanego terenu oraz ograniczony ruch kołowy, jaki przebiegał będzie powyższą drogą nie przewiduje się stosowania działań minimalizujących, tj. nasadzenia zieleni czy budowa ekranów akustycznych.

Faza eksploatacji analizowanej drogi nie będzie wiązać się z powstawaniem znacznych ilości odpadów, w związku z czym nie zachodzi konieczność planowania i podejmowania środków technicznych minimalizujących oddziaływanie gospodarki odpadami na stan środowiska. W przypadku omawianych dróg nie przewiduje się także specjalnych działań ochronnych na wypadek poważnej awarii, co w głównej mierze wiąże się z jej lokalnym charakterem oraz brakiem ryzyka przewożenia substancji niebezpiecznych.

Działaniami służącymi minimalizacji ewentualnego negatywnego oddziaływania analizowanej drogi na środowisko wodno - gruntowe na etapie jej eksploatacji, które można zastosować w omawianym przypadku jest regularne czyszczenia i odmulanie rowów wzdłuż omawianej drogi.

Ze względu na komunalny charakter analizowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się jego likwidacji, w związku z czym dla powyższego etapu nie określono szczegółowo działań minimalizujących. Zaznaczyć jednak należy, że w znacznym stopniu działania minimalizujące dla etapu likwidacji będą tożsame z działaniami, jakie należy podjąć na etapie realizacji omawianej drogi.

7.1. Ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania

Pod pojęciem obszaru ograniczonego użytkowania rozumieć należy obszar utworzony w drodze prawa miejscowego, na którym w drodze wyjątku od zasad przewidzianych w art. 144 ust. 2 ustawy - Prawo ochrony środowiska (eksploatacja instalacji powodująca wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza, emisja hałasu nie powinna powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację ma tytuł prawny) zakład, obiekt lub instalacja mogą powodować przekroczenie standardów jakości środowiska.

W przypadku omawianych obiektów - na etapie ich eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia ponadnormatywnego oddziaływań na środowisko w swoim otoczeniu, w związku z czym ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania wydaje się niezasadne i mogłoby spowodować dodatkowe koszty dla Inwestora.

Analizowane obiekty zlokalizowane zostaną w terenie już zainwestowanym. Przy założeniu, że obszar ten nadal zagospodarowywany będzie w powyższym kierunku potwierdza się niezasadność ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania w myśl przepisów ustawy - Prawo ochrony środowiska.

Analizowane przedsięwzięcie nie będzie naruszać interesów osób trzecich w zakresie korzystania ze środowiska i nie będzie oddziaływać ponadnormatywnie na tereny chronione akustycznie.

8. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii (oraz inne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko)

8.1. Źródła emisji wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia

Mianem emisji (art. 3 pkt. 4 ustawy - Prawo ochrony środowiska) określa się wprowadzane bezpośrednio lub pośrednio, w wyniku działalności człowieka, do powietrza, wody, gleby lub ziemi:

- substancje (czyli pierwiastki chemiczne oraz ich związki, mieszaniny lub roztwory występujące w środowisku lub powstałe w wyniku działalności człowieka),
- energie, tj. ciepło, hałas, wibracje lub promieniowanie elektromagnetyczne.

Mianem wielkości emisji (art. 3 pkt. 43 ustawy - Prawo ochrony środowiska) określa się natomiast rodzaj i ilość wprowadzanych substancji lub energii w określonym czasie oraz stężenie lub poziom substancji lub energii, w szczególności w gazach odlotowych, wprowadzanych ściekach oraz wytwarzanych odpadach.

Przedsięwzięcia drogowe w trakcie realizacji i eksploatacji mogą oddziaływać niekorzystnie na niektóre komponenty środowiska. Jest to z reguły oddziaływanie o charakterze lokalnym.

Podstawowe zagrożenia dla środowiska związane z inwestycjami drogowymi to:

- emisja hałasu pochodzącego z korzystających z trasy pojazdów,
- emisja drgań do środowiska,
- emisja i rozprzestrzenianie się szkodliwych produktów spalania paliw silnikowych,
- zagrożenie wód powierzchniowych i podziemnych zanieczyszczeniami zmywanymi z powierzchni drogi przez wody opadowe,
- ingerencja w krajobraz (wprowadzenie sztucznej nawierzchni),
- zubożenie świata roślinnego i zwierzęcego w pasie drogowym w wyniku oddziaływań pośrednich (zanieczyszczenie powietrza, gleby i emisja hałasu).

Dla analizowanego przedsięwzięcia wyróżnić należy dwa etapy, charakteryzujące się nieco odmiennym oddziaływaniem na środowisko, tj.: etap budowy oraz etap eksploatacji.

Etap budowy przedsięwzięcia obejmie szereg oddziaływań na środowisko, z których najbardziej charakterystyczne dla analizowanej inwestycji będą: hałas przenikający do środowiska, pylenie z odsłoniętych powierzchni, wytwarzanie odpadów oraz emisja zanieczyszczeń ze środków transportu i maszyn.

Główne źródło emisji do środowiska w przypadku analizowanego przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji stanowić będzie: emisja zanieczyszczeń i hałasu komunikacyjnego.

Mając na względzie skalę planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się "stępień znaczących i złożonych oddziaływań, związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, hałasu do środowiska, ścieków oraz odpadów.

Z punktu widzenia prawdopodobieństwa występowania i czasu trwania prognozowane powyżej rodzaje oddziaływań charakteryzować będzie duże prawdopodobieństwo występowania (stanowiąc będą bowiem efekt codziennej, normalnej eksploatacji drogi) oraz długi czas trwania (Inwestor zakłada stałe funkcjonowanie obiektu), przy czym zaznaczyć należy że nie będą to oddziaływania znaczące, tzn. powodujące przekroczenia określonych prawem norm i standardów jakości środowiska.

Z punktu widzenia częstotliwości występowania poszczególne oddziaływania charakteryzować się będą stałym oddziaływaniem, tzn. w czasie każdego dnia normalnej eksploatacji drogi powstawać będą: emisje do powietrza i emisja hałasu. Mając na względzie dotychczasowe funkcjonowanie drogi na analizowanym terenie oraz charakter i skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że częstotliwość wystąpienia oddziaływań znaczących (mogących w istotny sposób zmienić cechy zasobów naturalnych oraz wytworzonych przez człowieka) w analizowanym przypadku jest znikoma.

Z punktu widzenia odwracalności prognozowane oddziaływania będą miały charakter odwracalny, tzn. nie przyczynią się do powstania trwałych zmian w środowisku przyrodniczym.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się występowania oddziaływań pośrednich oraz wtórnych, powstających na skutek chemicznych lub fizycznych przemian zanieczyszczeń pierwotnych, pochodzących z bezpośredniej emisji.

8.2. Istniejące oddziaływania na środowisko w sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia

Na wstępie zaznaczyć należy, iż środowisko przyrodnicze w rejonie analizowanego przedsięwzięcia nie jest objęte stałym monitoringiem jakości środowiska, prowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska. W miejscu bezpośredniej lokalizacji analizowanego przedsięwzięcia nie określano jakości powietrza atmosferycznego oraz warunków akustycznych.

Zgodnie z danymi Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz na podstawie własnych obserwacji w terenie ustalony, iż w obrębie obszaru objętego analizą nie posiadają lokalizacji istotne źródła zagrożenia środowiska przyrodniczego, jak też nie "stępują jakiejkolwiek formy degradacji środowiska. W sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia nie posiadają lokalizacji przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z czym nie istnieje ryzyko wystąpienia oddziaływań skumulowanych.

Na podstawie dostępnych danych WIOŚ ustalono również, że na analizowanym obszarze brak jest obszarów na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

W rejonie analizowanego przedsięwzięcia nie występują zakłady przemysłowe i usługowe, które stanowią znaczące źródło zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. Podstawowe źródło emisji zanieczyszczeń do powietrza stanowi tu emisja z liniowych źródeł komunikacyjnych, związanych z ruchem pojazdów samochodowych oraz maszyn rolniczych na polach, a także tzw. niska emisja z obiektów mieszkaniowych i zagrodowych.

W otoczeniu projektowanego przedsięwzięcia nie wstępują silne punktowe źródła hałasu. O klimacie akustycznym środowiska decyduje w szczególności liniowy hałas drogowy. W rejonie projektowanego przedsięwzięcia nie są prowadzone badania jakości klimatu akustycznego.

W rejonie planowanego przedsięwzięcia nie posiadają lokalizacji zakłady przemysłowe bądź usługowe mogące stanowić źródło istotnych zanieczyszczeń środowiska wodnego. W rejonie projektowanego przedsięwzięcia nie są prowadzone badania kontrolne jakości wód powierzchniowych i podziemnych.

W sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia nie posiadają lokalizacji żadne obiekty przemysłowe bądź komunalne, mogące negatywnie oddziaływać na ukształtowanie terenu lub jakość gleb. Główne źródło zanieczyszczenia (fizycznego bądź chemicznego) powierzchni ziemi w sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia stanowią zanieczyszczenia komunikacyjne opadające na powierzchnię ziemi.

8.3. Oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia

Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne

W fazie realizacji potencjalnymi źródłami mogącymi spowodować zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych mogą być:

- spływy wód deszczowych i roztopowych z terenu budowy oraz wypłukiwanie zanieczyszczeń głównie zawiesiny,
- spływy zanieczyszczeń ropopochodnych w związku z pracą sprzętu budowlanego,
- niewłaściwe magazynowanie materiałów budowlanych zwłaszcza stosowanych przy pracach wykończeniowych,
- nieodpowiednia lokalizacja i zabezpieczenie zaplecza budowy,
- niezabezpieczenie toalet dla pracowników budowy.

Na etapie realizacji analizowanego przedsięwzięcia nie będą powstawać ścieki przemysłowe w rozumieniu ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz ustawy - Prawo wodne. W efekcie obecności ludzi, w trakcie realizacji przedsięwzięcia, powstawać będą ścieki bytowe, których zostaną zagospodarowane w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami oraz nie powodujący jakiegokolwiek zagrożenia dla jakości wód gruntowych czy podziemnych na analizowanym terenie (z wykorzystaniem mobilnej toalety typu TOI TOI. Ich opróżnianie zlecone zostanie wyspecjalizowanemu podmiotowi, uprawnionemu do tego typu działania.).

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się również odwadniania terenu. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do ziemi jak to ma miejsce obecnie.

Woda do celów socjalnych (pitnych) na potrzeby pracowników dostarczana będzie na plac budowy w butelkach zwrotnych.

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

Wpływ realizacji przebudowy drogi na jakość powietrza atmosferycznego związany będzie głównie z prowadzeniem prac budowlanych oraz z ruchem samochodowym przy budowie.

W trakcie budowy w powietrzu wzrośnie zawartość zanieczyszczeń stanowiących efekt tzw. emisji niezorganizowanej, czyli:

- typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych (z pracujących maszyn budowlanych i samochodów dostawczych),
- pyłów, powstających w wyniku wykonywania prac ziemnych oraz ruchu samochodów dostawczych i sprzętu budowlanego,
- pyłów wywiewanych z gromadzonych pylistych materiałów budowlanych.

Mimo, iż wymienione powyżej oddziaływania mogą być czasowo uciążliwe, przejściowy charakter projektowanych prac budowlanych pozwala twierdzić, że etap realizacji analizowanego przedsięwzięcia nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku, których nośnikiem jest powietrze. Powyższe oddziaływania będą posiadały ograniczony i krótkotrwały zasięg. Ze względu na ograniczoną skalę przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza związana z pracą sprzętu użytego podczas budowy nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu, korespondujące z dopuszczalnymi poziomami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r., sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r., poz. 845), co potwierdzają opracowania "wykonane dla innych dróg o podobnej charakterystyce i lokalizacji środowiskowej.

Biorąc powyższe pod uwagę na etapie sporządzenia niniejszej informacji nie przeprowadzono symulacji komputerowych w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, w związku z czym nie istnieje możliwość liczbowego oszacowania prognozowanej emisji.

Oddziaływanie na klimat akustyczny

Etap przebudowy analizowanego przedsięwzięcia będzie realizowany przez niezależne wyspecjalizowane przedsiębiorstwo przy wykorzystaniu jego ekip budowlanych jak również sprzętu, którego praca stanowi zasadnicze źródło hałasu na terenie inwestycji w rozpatrywanej fazie jej realizacji. Całkowity czas realizacji tego rodzaju inwestycji - łącznie z kompletnym uporządkowaniem placu budowy - wyniesie maksymalnie trzy - cztery miesiące.

Prace z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu stanowiącego główne źródło hałasu w trakcie budowy drogi trwają zwykle kilka dni, natomiast postępowania administracyjne, pozwalające na kontrolę emisji hałasu to okres ponad 6 miesięcy - nie licząc czasu potrzebnego na:

- przeprowadzenie pomiarów przez WIOŚ,
- sporządzenie stosownego raportu przez WIOŚ,
- przekazanie raportu do starosty,
- wszczęcie przez starostę postępowania w celu wydania z urzędu decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu, określającej wymagania mające na celu nieprzekraczanie przez wykonawcę dopuszczalnych poziomów hałasu,
- okres 6 miesięcy, po upływie którego decyzja wywołuje skutki prawne,
- ponowna kontrola WIOŚ,
- wszczęcie postępowania w sprawie nałożenia kar za ewentualne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.

Z tego też względu dla fazy realizacji tego rodzaju przedsięwzięć nie przeprowadza się obliczeń symulacyjnych, ograniczając się jedynie do zaleceń lub wniosków mających na celu zminimalizowanie dokuczliwości akustycznych.

Oddziaływanie na powierzchnie ziemi

Nierozzerwalnie z placem budowy wiąże się organizacja zaplecza budowy, które w związku z nagromadzeniem ciężkiego sprzętu, samo w sobie stanowić będzie zagrożenie dla środowiska glebowego, np. w postaci awaryjnych wycieków substancji ropopochodnych czy mas bitumicznych oraz zagęszczenie gruntu powodowane przez maszyny drogowe.

W przypadku awaryjnych wycieków substancji niebezpiecznych najskuteczniejszą metodą ich wyeliminowania jest wykorzystywanie do prac budowlanych sprawnego sprzętu oraz stałe monitorowanie pojawiania się wycieków.

Oddziaływanie na walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz dobra kultury i zabytki archeologiczne

Przebudowa analizowanej drogi dotyczy obiektu istniejącego i realizowana będzie w obszarze zmienionym antropogenicznie, pozbawionym miejsc stałego bytowania fauny.

Z realizacją przedsięwzięcia wiązać się będzie "koszenie roślinności zielnej porastającej pobocza, nie przewiduje się usunięcie zakrzaczeń i zadrzewień. Biorąc powyższe pod uwagę analizowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie zidentyfikowanych na analizowanym terenie zbiorowisk roślinnych.

Zaznaczyć również należy, że w granicach pasa drogowego nie zidentyfikowano występowania siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie prawnej oraz stanowisk gatunków rzadkich i szczególnie zagrożonych.

Poniżej opisano sposoby zabezpieczeń, które umożliwią zachowanie drzewostanu, który może być zlokalizowany w sąsiedztwie obszaru budowy:

Zasady wykonania

Aby prace związane z realizacją projektowanej drogi nie wpływały negatywnie na stan zdrowotny drzew w jej sąsiedztwie należy podjąć działania, mające na uwadze ochronę wszystkich części drzewa. W tym celu należy "ogrodzić z otoczenia placu budowy wszystkie egzemplarze najlepiej, jako grupy, trwałym ogrodzeniem litym uniemożliwiającym wchodzenie na teren ogrodzony. Należy wyogrodzić obszar w zasięgu koron drzew istniejących.

Korzenie

- nie można dopuścić do zagęszczenia gleby w obrębie strefy korzeniowej drzew; w tym celu należy dążyć do zminimalizowania możliwości poruszania się pojazdów budowlanych w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys korony,
- zabrania się składowania materiałów budowlanych mogących wpłynąć na skład chemiczny gleby (cement, cegły itd.) w obrębie strefy korzeniowej.

Pnie

Jeśli nie jest możliwe wyogrodzenie drzewa należy oszalować szczelnie pnie za pomocą desek o dł. min. 150 cm (najkorzystniej jest, gdy osłona sięga do wysokości pierwszych gałęzi, czyli ok. 2,0 m). Deski te powinny być zdystansowane od pni za pomocą np. elastycznych rur drenarskich lub rozciętych jednostronnie opon. Przy szalowaniu pni należy zwrócić uwagę aby:

- deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia;
- dolna część deski miała oparcie w podłożu; deska nie powinna opierać się na nabiegach

korzeniowych;

- opaski mocujące szalowanie do pnia należy stosować w odległości co 40-60 cm od siebie, a więc minimum 3 na pniu.

Korony

Przez odpowiednie zaprojektowanie komunikacji w czasie budowy należy wykluczyć możliwość operowania w zasięgu koron sprzętu budowlanego, mogącego doprowadzić do uszkodzania korony. Cięcia pielęgnacyjne, sanitarne i kształtujące powinny obejmować suche, zamierające, zaatakowane patogenami, kolidujące i nieprawidłowo wykształcone konary i gałęzie. Szczegółowy zakres musi zostać ustalony z Inspektorem Nadzoru.

Układanie ekranów korzeniowych

Występowanie

Ekran należy wykonać przy wszystkich drzewach, przy których występuje zagrożenie naruszenia bryły korzeniowej przez prowadzone prace.

Opis ogólny

Ekran korzeniowy ma na celu szybszą regenerację systemu korzeniowego drzew.

Zasady wykonania

- Wykonać wykop o głębokości 80-150 cm (zależnie od układu systemu korzeniowego) po cięciu w poziomie zasięgu systemu korzeniowego.
- Korzenie odcinać pod kątem prostym tak, aby uzyskać możliwie najmniejsze powierzchniowo rany. Rany powinny cechować się dużą gładkością powierzchni.
- Rany zabezpieczyć preparatem impregnującym. Zabezpieczone rany należy obłożyć jutą, także nasączoną preparatem impregnującym.
- Wykonać ściankę szczelną lub oszalowanie z desek w odległości około 0,5 m od krawędzi wykonanego wykopu. Ścianka powinna być wyłożona folią o grubości co najmniej 0,7 mm z uwagi na konieczność zabezpieczenia fundamentów przed uszkodzeniem przez korzenie.
- Wykop wypełni żywną ziemią lub specjalistyczną mieszanką, co stymulować będzie wykształcenie nowych korzeni.
- Górną warstwę ziemi wypełniającą wykop wraz z obszarem do pnia należy przykryć korowiną w celu ograniczenia utraty wody oraz przeciwdziałania możliwości zranienia systemu korzeniowego. Zabieg zaleca się wykonać na całej powierzchni pod koroną drzewa.
- Nie wolno dopuścić do przesuszenia wyżej opisanej warstwy ziemi wypełniającą wykop ani obszaru zajmowanego przez system korzeniowy. Należy systematycznie wykonywać zabieg podlewania zgodnie z aktualnymi potrzebami rośliny.

Powyższy sposób wykonania może zostać zmodyfikowany na budowie po dokonaniu odkrytki, w odniesieniu do potrzeb i rzeczywistej budowy systemu korzeniowego drzew.

Ponadto w celu ochrony roślinności drzewiastej przewidzianej do pozostawienia w sąsiedztwie inwestycji przewiduje się podjąć następujące działania:

- 1) roboty ziemne i inżynierskie w pobliżu drzew, zostaną ograniczone do minimum,
- 2) prace ziemne obejmujące zagęszczenie podglebia jak i górnych warstw gleby w obrębie lub w pobliżu obrysu koron drzew, należy wykonywać podczas suchej pogody,
- 3) wszystkie prace ziemne, odbywające się w obrębie korzeni drzew, muszą być wykonywane ręcznie,

- 4) sposób ochrony drzew w miejscach wyznaczonych do poruszania się sprzętu ciężkiego lub pracowników, musi być nadzorowany przez uprawnionego inspektora,
- 5) pnie drzew, w pobliżu których, wykonywane będą roboty ziemne i inżynierskie, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, poprzez oszalowanie,
- 6) w zasięgu koron drzew nie należy składować wszelkiego rodzaju materiałów oraz należy ograniczyć poruszania się pracowników i pojazdów.

W efekcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia nastąpi zwiększona emisja hałasu do środowiska, co może powodować płoszenie ptaków występujących na analizowanym terenie. Zaznaczyć jednak należy, iż płoszenie to nie będzie miało negatywnego wpływu na warunki bytowania ptactwa na analizowanym terenie, ze względu na ograniczoną skalę przedsięwzięcia. Ponadto nadmierna emisja hałasu z placu budowy ustąpi natychmiast po zakończeniu budowy.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia, ze względu na jego ograniczoną czasowo i przestrzennie skalę, a także ze względu na istniejące zagospodarowania terenu w sąsiedztwie drogi nie istnieje ryzyko negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia (w efekcie wtargnięcia) na duże ssaki. Prace budowlane nie wiążą się z wykonywaniem wykopów stanowiących potencjalne pułapki dla małych zwierząt, w związku z czym nie przewiduje się podejmowania działań zabezpieczających plac budowy przed możliwością wtargnięcia fauny.

Realizacja inwestycji nie spowoduje istotnego ograniczenia korytarzy ekologicznych. Odstraszanie zwierząt będzie występować jedynie w porze dziennej, w której większość zwierząt nie odbywa wędrówek. Migracje nocne będą możliwe podczas całego okresu budowy.

Podczas przebudowy nie będzie realizowane istotne przekształcenie cieków ograniczające możliwość migracji ryb i płazów.

W efekcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia powstawać będą także emisje zanieczyszczeń do powietrza, które ze względu na swój krótkotrwały charakter oraz dobre warunki przewietrzania analizowanego obszaru nie będą miały wpływu na warunki bytowania na analizowanym terenie jakichkolwiek gatunków zwierząt.

Reasumując powyższe oraz biorąc pod uwagę następujące fakty:

- ograniczony czas realizacji przedsięwzięcia,
- nieskomplikowany technicznie i technologicznie charakter przedsięwzięcia (jego realizacja nie wymaga "korzystania skomplikowanych instalacji),
- lokalny charakter oraz skala przedsięwzięcia,
- rolnicze zagospodarowanie analizowanego terenu,
- realizacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała emisji do środowiska przekraczających obowiązujące normy i standardy oraz nie wiąże się z eliminacją cennych przyrodniczo siedlisk oraz stanowisk rzadkich gatunków roślin i zwierząt, należy wnioskować, że w fazie realizacji nie istnieje ryzyko wystąpienia negatywnego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na walory przyrodnicze i krajobrazowe analizowanego terenu.

Biorąc pod uwagę fakt, że przebudowana droga jest obiektem istniejącym, stanowiącym już element krajobrazu, w związku z czym realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na znacząco negatywnie jakość walorów krajobrazu przyrodniczego, jak i kulturowego, na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Zakres prac budowlanych nie wskazuje na wystąpienie istotnych przeobrażeń walorów fizjonomicznych krajobrazu na etapie budowy. Zmiany związane z placem budowy oraz pracą ciężkiego sprzętu mechanicznego przy budowie będą czasowe. Czasowe również będzie magazynowanie materiałów budowlanych w tym kruszyw.

Biorąc pod uwagę fakt, iż w obszarze potencjalnego oddziaływania na środowisko projektowanego przedsięwzięcia nie występują dobra kultury podlegające ochronie na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024r., poz. 1292 z późn. zm.) oraz posiadające znaczną wartość dobra materialne, a także zabytki archeologiczne nie przewiduje się negatywnego wpływu planowanego przedsięwzięcia na powyższe, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

8.4. Oddziaływania na etapie eksploatacji przedsięwzięcia

Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne

W fazie eksploatacji analizowana droga na środowisko wód powierzchniowych i podziemnych będzie oddziaływać głównie poprzez wody opadowe odpływające z utwardzonej powierzchni, mogące potencjalnie zawierać produkty ropopochodnych (wycieki z nieszczelnych silników i innych podzespołów) oraz zawiesiny. Stężenie zanieczyszczeń w spływach z dróg zależy od takich czynników, jak: zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie powierzchni ziemi, rodzaj nawierzchni, stopień uszczelnienia drogi, rodzaj gruntu na poboczach drogi i ich ukształtowanie, pora roku, charakterystyka opadu, zagospodarowanie terenu, natężenie ruchu, prędkość jazdy, warunki klimatyczne czy szerokość drogi.

Biorąc pod uwagę skalę i lokalny zasięg obiektu oraz niewielkie natężenie ruchu, a także analizę istniejących danych literaturowych dla analogicznych obiektów należy stwierdzić, że budowa drogi w fazie eksploatacji nie będzie stanowiła zagrożenia dla jakości wód podziemnych.

W fazie eksploatacji analizowanych dróg źródło znaczącego zagrożenia dla wód podziemnych stanowić może wyłącznie w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej, szczególnie związanej z niekontrolowanym wyciekiem substancji niebezpiecznych. W sytuacjach takich istotna jest jak najszybsza neutralizacja skażonych stref i usunięcie zanieczyszczeń. Prace zabezpieczające powinny być prowadzone wyłącznie przez wyspecjalizowane służby techniczne.

Na etapie eksploatacji analizowanej drogi nie będą powstawały ścieki socjalno - bytowe oraz przemysłowe. Na etapie eksploatacji niniejszego przedsięwzięcia nie przewiduje się poboru wód. W obrębie drogi powstawać będą wody opadowe i roztopowe, które zgodnie z informacją przedstawioną przez Inwestora będą odprowadzane powierzchniowo do rowów przydrożnych oraz na przyległe tereny zielone w pasie drogowym.

Roczną ilość wód opadowych z terenu przedsięwzięcia obliczono ze wzoru:

$$Q_{\max} = F \times Y \times H$$

gdzie:

$Q_{\max}$ - spływ maksymalny roczny m^3/rok

Y - współczynnik spływu dla terenów utwardzonych: 0,9

F - powierzchnia odwadnianego terenu: ok. 10 939,52 m^2

H - wysokość opadu z wielolecia 0,65 m/rok

Łączna ilość wód opadowych pochodzących z terenu obiektu została wyznaczona zgodnie z powyższym wzorem. Dla obliczeń przyjęto, że powierzchnia utwardzona wynosi ok. 9 702,26 m² (obejmuje ona nawierzchnię jezdni oraz zjazdu zwykłe z betonu asfaltowego), a współczynnik spływu (dla terenów utwardzonych) wynosi 0,9. Stąd:

$$Q_{\text{śrd}} = 9\,702,26 \times 0,9 \times 0,65 = 5\,675,822 \text{ m}^3/\text{rok}$$

Sumaryczny odpływ roczny wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia wynosić będzie około 5 675,822 m³/rok. Spływ jednostkowy w dobie z największym opadem (deszcz nawalny) wyznaczono zgodnie ze wzorem:

$$Q_m = q_m \times A \times Y$$

gdzie:

Q_m - spływ jednostkowy

Y - współczynnik spływu dla terenu utwardzonego = 0,9 q_m - natężenie deszczu nawalnego, 131 dm³/s/ ha (c = 5 lat, t = 15 min)

A - powierzchnia terenu = ok. 0,9702 ha

stąd:

$$Q_m = 131 \times 0,9702 \times 0,9 = 114,599 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Średnia ilość wód opadowych w czasie trwania deszczu nawalnego wyniesie ok. 114,599 dm³/s.

ODDZIAŁYWANIE NA JEDNOLITE CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH ORAZ JEDNOLITE CZĘŚCI POWIERZCHNIOWYCH JCWPd:

- kod: 51
- kod JCWPd: GW200051
- obszar dorzecza: obszar dorzecza Wisły
- region wodny: Narwi, Środkowej Wisły JCWP:
- kategoria JCWPD: JCWP RW - jednolita część wód powierzchniowych rzecznych
- nazwa JCWP: Struga
- krajowy kod JCWP: RW200010265749
- typ JCWPD: PNp - Potok lub strumień nizinny piaszczysty
- obszar dorzecza: obszar dorzecza Wisły
- region wodny: region wodny Narwi

W analizowanym przypadku projektowane przedsięwzięcie na jednolite części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) może oddziaływać w sposób następujący:

1) na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- prowadzenia prac budowlanych, może wpłynąć na przepływ płytkich wód gruntowych, przy czym zaznaczyć należy, że nie przewiduje się ingerencji w warstwę wodonośną, - niewłaściwe magazynowanie materiałów budowlanych oraz odpadów budowlanych może spowodować przedostanie się do wód podziemnych zanieczyszczeń, - wykorzystanie sprzętu budowlanego stwarza ryzyko zanieczyszczenia wód gruntowych substancjami ropopochodnymi,

2) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- ruch pojazdów silnikowych stwarza ryzyko zanieczyszczenia wód gruntowych substancjami ropopochodnymi,
- uszczelnienia powierzchni terenu, które spowodować może zmniejszenie powierzchni terenu, poprzez którą w czasie opadów następuje zasilanie wód gruntowych i podziemnych.

W celu ochrony środowiska wód powierzchniowych podziemnych proponuje się zastosować następujące środki zabezpieczające i minimalizujące:

1) na etapie realizacji przedsięwzięcia:

- plac magazynowania materiałów budowlanych i odpadów pobudowanych należy zorganizować na utwardzonym podłożu, w oddaleniu od miejsc bezpośrednio objętych pracami budowlanymi oraz otwartych wód powierzchniowych,
- należy przestrzegać odpowiedniej i terminowej konserwacji maszyn, co pozwoli na uniknięcie wycieków paliw, olejów lub innych płynów eksploatacyjnych, a tym samym przedostawania się ich do gleby i wód podziemnych,
- paliwa, oleje i smary przechowywać w szczelnych pojemnikach, na utwardzonym podłożu,
- zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami ochrony środowiska prowadzić selektywną zbiórkę odpadów budowlanych,
- odpady posiadające właściwości niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach,
- na bieżąco przekazywać odpady do ich dalszego zagospodarowania, w szczególności o charakterze niebezpiecznym,
- obiekt należy wyposażyć w sorbenty ropopochodnych.

2) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

- utrzymywać system odwadniający drogę w pełnej sprawności technicznej poprzez jego właściwą eksploatację i konserwację, polegającą m.in. na:
 - o systematycznej kontroli stanu urządzeń odwadniających (rowów),
 - o czyszczeniu rowów w celu zapewnienia stałego odpływu wody,
- utrzymywać drogę w należytych stanie technicznym, zarówno w zakresie utrzymania bieżącego, jak i remontów nawierzchni.

Reasumując przedstawione powyżej analizy w przypadku planowanego przedsięwzięcia:

- w procesie realizacji, jak i eksploatacji nie będą podejmowane świadome działania (pomijając ryzyko wystąpienia drogowego) mogące negatywnie oddziaływać na jakość wód powierzchniowych i podziemnych,
 - nie przewiduje się odwadniania terenu przedsięwzięcia na etapie jego realizacji,
 - nie przewiduje się ingerencji w warstwy wodonośne,
- w związku z czym nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania, które mogłoby przyczynić się do utrudnienia osiągnięcia bądź nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych dla wód powierzchniowych bądź podziemnych na analizowanym terenie, zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Mając na względzie charakterystykę i skalę przedsięwzięcia, a także przewidywane do zastosowania rozwiązania w zakresie gospodarki ściekowej należy stwierdzić, że funkcjonowanie analizowanego przedsięwzięcia w przestrzeni przyrodniczej nie spowoduje:

- pogorszenia stanu ekologicznego wód, tzn. nie wpłynie negatywnie na biologiczne i fizykochemiczne elementy tych wód,
- pogorszenia stanu chemicznego tych wód.

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

Oddziaływanie eksploatacji drogi na jakość powietrza atmosferycznego spowodowane jest przez emisję niebezpiecznych składników spalin, rozprzestrzeniających się wzdłuż pasa drogowego. Składniki te to przede wszystkim produkty niezupełnego lub niecałkowitego spalania paliw, tj. tlenek węgla (CO) i węglowodory (głównie alifatyczne - HC), a także sadza, przy czym ta ostatnia powstaje głównie w silnikach wysokoprężnych. W wysokiej temperaturze towarzyszącej spalaniu paliw w silnikach syntetyzowane są również tlenki azotu (NOx), wśród których dominuje dwutlenek azotu. Spalaniu benzyn etylizowanych towarzyszy emisja par ołowiu, a spalaniu zawierającego siarkę oleju napędowego towarzyszy emisja tlenków siarki z przewagą dwutlenku.

Na etapie eksploatacji analizowanej drogi, ze względu na swój lokalny charakter, niskie natężenie ruchu oraz znikomy udział transportu ciężkiego, nie będzie ona stanowiła zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego na analizowanym terenie, a tym samym dla zbiorowiska roślinnych występujących w jej sąsiedztwie.

Również dla etapu eksploatacji niniejszej drogi nie przeprowadzono symulacji komputerowych w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, w związku z czym nie istnieje możliwość liczbowego oszacowania prognozowanej emisji.

Oddziaływanie na klimat akustyczny

Na etapie eksploatacji analizowanej drogi, ze względu na swój lokalny charakter oraz ograniczone natężenie ruchu, nie będą stanowiły zagrożenia dla jakości klimatu akustycznego na analizowanym terenie.

Oddziaływanie na powierzchnie ziemi

Skażenie powierzchni ziemi, a w szczególności gleb przy drogach jest głównie wynikiem osiadania na powierzchni cząstek zawierających niebezpieczne związki, które trafiły do powietrza z rur wydechowych samochodów poruszających się po drodze, zużycia nawierzchni, opon i metalowych części samochodów. Mechanizm osiadania i wnikania w glebę niebezpiecznych związków z powietrza jest na tyle skomplikowany, że nadal nie istnieją żadne dokładne metody prognozowania poziomu skażeń gleb w otoczeniu drogi. Mimo to możliwe jest oszacowanie stopnia skażenia gleb przy drogach tzw. metodą analogii. W metodzie tej przyjmuje się empiryczne założenie, że skażenie gleb w danym punkcie zależy od odległości tego punktu od jezdni i od bazowego skażenia u źródła, zależnego od natężenia ruchu, co oznacza, że rozkłady poziomów skażeń w przekrojach poprzecznych dla dróg o tym samym ruchu są zbliżone do siebie. Analiza danych literaturowych dotyczących zmiany stężenia zanieczyszczeń gleby w funkcji odległości od drogi wskazuje na bardzo szybkie (hiperboliczne) zmniejszanie się tego stężenia. Z istniejących danych literaturowych wynika m.in., że:

- największe skażenie gleb wzdłuż drogi o średnim i małym natężeniu ruchu zawiera się w pasie 10 - 30 m od krawędzi jezdni, a w odległości 50 m jest już o połowę niższe,
- skutek masowego zastosowania benzyny bezołowiowej opad ołowiu praktycznie nie wystąpi, a zawartość ołowiu zakumulowanego dotychczas w glebie nie przekroczy dopuszczalnej normy.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz ze względu na skalę obiektu i ograniczone natężenie ruchu należy wnioskować, że negatywny zasięg omawianego obiektu na gleby zamknie się w granicach pasa drogowego. Eksploatacja analizowanej drogi nie spowoduje skażenia środowiska glebowego w świetle obowiązujących norm środowiskowych.

W fazie eksploatacji drogi źródło znaczącego zagrożenia dla środowiska glebowego stanowią będą potencjalne sytuacje awaryjne, szczególnie związane z wyciekiem substancji chemicznych. W sytuacjach takich istotna jest jak najszybsza neutralizacja skażonych stref i usunięcie zanieczyszczeń.

Oddziaływanie na walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz dobra kultury i zabytki archeologiczne

Biorąc pod uwagę skalę i charakter oraz lokalny zasięg analizowanego przedsięwzięcia, a także niewielkie natężenie ruchu (z incydentalnym udziałem transportu ciężkiego) analizowana droga na etapie eksploatacji nie będzie stanowiła zagrożenia dla walorów przyrodniczych i krajobrazowych analizowanego obszaru. Emisja hałasu do środowiska nie będzie stanowiła zagrożenia dla bezpiecznego bytowania, w tym wyprowadzania lęgów występujących tu gatunków ptaków. Emisja zanieczyszczeń do powietrza nie będzie stanowiła zagrożenia dla prawidłowej vegetacji "stępujących tu zbiorowisk roślinnych.

Na etapie eksploatacji nie istnieje ryzyko wystąpienia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na walory krajobrazowe, dobra kultury oraz zabytki archeologiczne.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że z punktu widzenia jakości i wartości środowiska oraz poszczególnych jego elementów brak jest przeciwwskazań dla realizacji i funkcjonowania projektowanego przedsięwzięcia w proponowanej przez inwestora lokalizacji.

8.4. Likwidacja przedsięwzięcia

Ze względów społecznych Inwestor nie przewiduje się fazy likwidacji. Jednak w przypadku zaistnienia konieczności likwidacji obiektu wpływ fazy likwidacji na środowisko przyrodnicze będzie wiązał się z szczególności z:

- emisją hałasu stanowiącego efekt pracy sprzętu mechanicznego,
- powstawaniem odpadów z likwidacji obiektu,
- zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego spalinami pojazdów mechanicznych oraz pyłami powstającymi podczas rozbiórki obiektu.

Emisja ta z uwagi na ograniczony czas jej "stępowania nie będzie miała istotnego wpływu na stan czystości atmosfery. Również emisja hałasu komunikacyjnego nie będzie powodowała pogorszenia klimatu akustycznego na analizowanym obszarze, ze względu na ograniczony czasowo i przestrzennie zasięg.

Faza likwidacji musi bezwzględnie chronić praktycznie nieodwracalne elementy środowiska tj. powierzchnię ziemi i glebę przed możliwością zanieczyszczenia w myśl art. 101 ustawy - Prawo ochrony środowiska, bowiem w przeciwnym wypadku w władający powierzchnią ziemi, na której występują zanieczyszczenia gleby lub ziemi jest zobowiązany do przeprowadzenia rekultywacji do stanu wymaganego standardami.

Powyższe oddziaływania będą miały ograniczony przestrzennie oraz czasowo charakter

i całkowicie ustąpią po zakończeniu likwidacji obiektu. Ponadto w przypadku likwidacji obiektu teren wykorzystywany pod zabudowę zostanie całkowicie uprzątnięty, włącznie z wyrównaniem podłoża oraz usunięciem elementów obcych w celu przywrócenia pierwotnej funkcji. Całkowity czas powyższej fazy nie powinien przekroczyć okresu sześciu miesięcy.

Przedstawiony powyżej schemat postępowania daje gwarancję zachowania standardów emisyjnych charakterystycznych dla fazy likwidacji. Oddziaływanie na środowisko dla fazy likwidacji nie przekroczy terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny z jednoczesnym zachowaniem ochrony wód, ochrony powierzchni ziemi, a także ochrony powietrza i klimatu akustycznego.

8.5. Podsumowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

W poniższej tabeli przedstawiono rodzaje oddziaływań planowanej inwestycji w fazie eksploatacji przedsięwzięcia. z uwzględnieniem czasu, zasięgu, intensywności oraz trwałości poszczególnych oddziaływań. Poniższą tabelę skonstruowano, przy założeniu, że wszystkie maszyny i urządzenia są sprawne technicznie i wprowadzone zostaną wszystkie sposoby minimalizacji oddziaływania zaproponowane w niniejszym dokumencie. Etap przebudowy pominięto ze względu na jego krótkotrwały charakter.

8.6. Przewidywane oddziaływania znaczące

Pod pojęciem znaczących oddziaływań na środowisko rozumieć należy takie oddziaływania, które mogą w istotny sposób zmienić cechy zasobów naturalnych oraz wytworzonych przez człowieka.

Z funkcjonowaniem projektowanego obiektu wiązać się będą oddziaływania o charakterze bezpośrednim (emisja zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska) i długotrwałym (zakłada się wieloletnie funkcjonowanie drogi w przestrzeni przyrodniczej).

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia znaczących oddziaływań na środowisko jako całość oraz na jego poszczególne elementy, tj. ludzie, flora i fauna, gleba, wody, powietrze, klimat akustyczny oraz krajobraz związanych z istnieniem przedsięwzięcia, za wyjątkiem sytuacji o charakterze awaryjnym, stanowiących efekt "wypadku samochodowego.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się również wystąpienia znaczących oddziaływań na środowisko jako całość oraz na jego poszczególne elementy, tj. ludzie, flora i fauna, gleba, wody, powietrze, klimat akustyczny oraz krajobraz związanych z emisją do środowiska, za wyjątkiem sytuacji o charakterze awaryjnym.

Znaczące oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko związane z wykorzystaniem zasobów przyrodniczych przez analizowane przedsięwzięcie w omawianym przypadku również nie będą występować.

W efekcie realizacji, jak i eksploatacji analizowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia znaczących oddziaływań pośrednich oraz wtórnych, powstających na skutek chemicznych lub fizycznych przemian zanieczyszczeń pierwotnych, pochodzących z bezpośredniej emisji. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia nie funkcjonują inne obiekty, mogące znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze co pozwala stwierdzić, że nie nastąpią znaczące oddziaływania skumulowane.

Mianem oddziaływań stałych i bezpośrednich (choć nie będą to oddziaływania znaczące), związanych z normalną eksploatacją obiektu określić należy emisję zanieczyszczeń o charakterze komunikacyjnym do powietrza i hałasu do środowiska.

Dla analizowanego przedsięwzięcia nie przewidziano szczególnych metod prognozowania występowania znaczących oddziaływań.

Na podstawie powyższej analizy oraz wizji w terenie można stwierdzić, że istnienie w przestrzeni przyrodniczej na analizowany teren przedsięwzięcia w przebudowie drogi gminnej nr 440206W w miejscowości Jaszczuły, województwo mazowieckie, powiat wyszkowski, gmina Długosiodło, nie spowoduje znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko, jako całość, ani na jego poszczególne elementy, w szczególności powierzchnię ziemi i glebę, wody gruntowe i podziemne oraz zasoby przyrodnicze, a także ludzi.

8.7. Monitoring oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Zadaniem monitoringu lokalnego jest prowadzenie obserwacji stanu środowiska oraz zmian tego stanu zachodzących pod wpływem emisji do środowiska, których źródłem będzie budowa a następnie eksploatacja obiektu. W wyniku analizy uzyskanych w ten sposób danych i informacji możliwe jest planowanie i podejmowanie przedsięwzięć organizacyjnych lub technicznych zmniejszających negatywne oddziaływanie.

W zakresie zmian środowiskowych poddających się badaniom monitoringowym zarówno realizacja, jak i eksploatacja przedsięwzięcia powodować będzie głównie powstawanie hałasu i emisji nieorganicznej do powietrza związanej z ruchem pojazdów mechanicznych. Emitowane w ten sposób zanieczyszczenia i energie nie są objęte pozwoleniami wymaganymi przez prawo ochrony środowiska. Nie występują zatem umocowania formalno - prawne do prowadzenia przez Inwestora pomiarów wielkości emitowanych zanieczyszczeń do środowiska.

Ze względu na negatywny wpływ na środowisko, a w szczególności na środowisko gruntowo - wodne należy monitorować wszelkie wycieki zanieczyszczeń ropopochodnych, które mogą wystąpić w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Zanieczyszczoną w ten sposób glebę należy usuwać w sposób zgodny z zasadami ochrony środowiska.

8.8. Analiza możliwych konfliktów społecznych

Przyczyną konfliktów społecznych związanych z realizacją różnego rodzaju inwestycji są głównie:

- zagrożenia interesów osób trzecich podlegających ochronie prawnej,
- realizacja zadań prowadzona z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa

Jednak ich przyczyną mogą również być subiektywne odczucia, dlatego nie można do końca przewidzieć i określić możliwości wystąpienia konfliktów.

Wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich zależą od przeznaczenia terenu i uwarunkowań lokalnych. Wymagania te w szczególności obejmują ochronę przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, ochronę przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby. Pod pojęciem interesów osób trzecich należy rozumieć przede wszystkim

możliwość zabudowy własnej działki oraz możliwość prowadzenia działalności, którą dopuszczają przepisy miejscowe. Granice praw i interesów określają przepisy prawa materialnego, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów techniczno - budowlanych, obowiązujących Polskich Norm oraz innych przepisów zawartych w aktach normatywnych, w tym wydanych dla ochrony środowiska.

Zgodnie z zapisami art. 5 ust. 2 ustawy - Prawo budowlane ochrona interesów osób trzecich obejmuje także ochronę przed pozbawieniem:

- możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności, - dopływu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi.

Biorąc pod uwagę charakter analizowanego przedsięwzięcia oraz miejsce jego lokalizacji, a także zinwentaryzowane na analizowanym terenie walory przyrodnicze należy stwierdzić, że analizowane przedsięwzięcie nie będzie generować uzasadnionych konfliktów społecznych.

9. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko

Ze względu na miejsce lokalizacji oraz skalę analizowanego przedsięwzięcia nie istnieje możliwość wystąpienia oddziaływania transgranicznego, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze Natura 2000 Puszcza Biała — dyrektywa ptasia, status: obszar specjalnej ochrony ptaków, Kod obszaru: PLB140007 ponadto położona jest w odległości:

- 1) około 3,05 km od Obszaru Natura 2000 Bagno Puławy, dyrektywa ptasia, status: obszar specjalnej ochrony ptaków Kod obszaru: PLB 140015
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP. 1393.N2K.PLB140015.B
- 2) około 10,35 km od obszaru Natura 2000 — Ostoja Nadbużańska, dyrektywa siedliskowa status: specjalny obszar ochrony siedlisk Kod obszaru: PLH140011
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP. 1393.N2K.PLH140011 .H
- 3) około 10,35 od obszaru Natura 2000 — Dolina Dolnego Bugu, dyrektywa ptasia Status: obszar specjalnej ochrony ptaków
Kod obszaru: PLB 140001
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP. 1393.N2K.PLB 140001 .B
- 4) około 13,83 km od Nadbużański Park Krajobrazowy im. Wojciecha Bogumiła Jastrzębowskiego
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.PK.82
- 5) około 13,20 km od Rezerwatu przyrody Fiderst
Rodzaj rezerwatu: leśny
Typ rezerwatu: biocenotyczny i fizjocenotyczny
Podtyp rezerwatu: biocenozy naturalnych i półnaturalnych
Typ ekosystemu: leśny i borowy
Podtyp ekosystemu: lasów nizinnych
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.RP.1674

- 6) około 18,90 km od Obszaru Natura 2000 Wydmy Lucynowsko-Mostowieckie, dyrektywa siedliskowa
Status: specjalny obszar ochrony siedlisk
Kod obszaru: PLH140013
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH140013.H
- 7) około 22,10 km od Rezerwatu przyrody Wielgolas
Rodzaj rezerwatu: leśny
Typ rezerwatu: nie określono w akcie prawnym
Podtyp rezerwatu: nie określono w akcie prawnym
Typ ekosystemu: nie określono w akcie prawnym
Podtyp ekosystemu: nie określono w akcie prawnym
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.RP.409
- 8) Pomniki przyrody
- a) około 4,30 km od pomnika przyrody: typ pomnika: wieloobiektowy, grupa dwóch drzew
Modrzew polski - *Larix decidua* subsp. *polonica*, Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.PP.1435012.4654
Nr GID: 208167
- b) około 5,10 km od pomnika przyrody: typ pomnika: wieloobiektowy, grupa dwóch drzew Dąb szypułkowy - *Quercus robur*,
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP. 1393.PP.1435012.4691
Nr GID: 210429
Nr GID: 210428
- c) około 5,10 km od pomnika przyrody: typ pomnika: jednoobiektowy, drzewo Lipa drobnolistna - *Tilia cordata*,
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP. 1393.PP.1435012.4690
Nr GID: 210420
- d) około 2,95 km od pomnika przyrody Szczepan Wspaniały: typ pomnika: jednoobiektowy, drzewo Jesion "niosły" - *Fraxinus excelsior*, Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.PP.1435022.4104
Nr GID: 84952
- e) około 4,00 km od pomnika przyrody: typ pomnika: jednoobiektowy, drzewo Dąb szypułkowy - *Quercus robur*,
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP. 1393 .PP. 1435022.4103
Nr GID: 84951
- f) około 6,60 km od pomnika przyrody: typ pomnika: jednoobiektowy, drzewo Dąb szypułkowy - *Quercus robur*,
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP. 1393 .PP. 1435022.4105
Nr GID: 84953
- 9) Użytki ekologiczne
- a) około 1,20 km od użytku 241, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej: tereny bagienne porośnięte sitowiem, łożą, olszą
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP.1393.UE.1435012.237
- b) około 1,90 km od nazwa: użytku 245, rodzaj użytku: płaty nieużytkowanej roślinności,
Opis wartości przyrodniczej: nieużytek pokopalniany,
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP. 1393 .UE. 1435012.241

- c) około 1,85 km od użytku 246, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej: nieużytek pokopalniany
Nr rej. CRFOP: PL.ZIPOP. 1393.UE.1435012.242
- d) około 3,00 km od nazwa: użytku 242, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej: tereny bagienne porośnięte sitowiem, łożą, olszą,
Nr rej. PL.ZIPOP.1393.UE.1435012.238
- e) około 2,70 km od nazwa: użytku 243, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej: tereny bagienne porośnięte sitowiem, łożą, olszą,
PL.ZIPOP.1393.UE.1435012.239
- f) około 3,15 km od nazwa: użytku 244, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej : tereny bagienne porośnięte sitowiem, łożą, olszą,
Nr rej. PL.ZIPOP.1393.UE.1435012.240
- g) około 2,14 km od nazwa: użytku 246, rodzaj użytku: płaty nieużytkowanej roślinności,
Opis wartości przyrodniczej : nieużytek pokopalniany
Nr rej. PL.ZIPOP.1393.UE.1435012.242
- h) około 5,35 km od nazwa: użytku 248, rodzaj użytku: siedlisko przyrodnicze i stanowisko rzadkich lub chronionych gatunków, Opis wartości przyrodniczej: łąka,
Nr rej. PL.ZIPOP.1393.UE.1435012.244
- i) około 3,80 km od nazwa: użytku 250, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej: tereny bagienne porośnięte sitowiem, łożą, olszą,
Nr rej. PL.ZIPOP.1393.UE.1435012.246
- j) około 4,25 km od nazwa: użytku 250, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej: tereny bagienne porośnięte sitowiem, łożą, olszą,
Nr rej. PL.ZIPOP.1393.UE.1435032.229
- k) około 10,50 km od nazwa: użytku 255, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej: tereny bagienne porośnięte sitowiem, łożą, olszą,
Nr rej. PL.ZIPOP.1393.UE.1435012.247
- l) około 10,50 km od nazwa: użytku 256, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej: tereny bagienne porośnięte sitowiem, łożą, olszą,
Nr rej. PL.ZIPOP.1393.UE.1435012.252
- m) około 11,50 km od nazwa: użytku 257, rodzaj użytku: siedlisko przyrodnicze i stanowisko rzadkich lub chronionych gatunków, Opis wartości przyrodniczej : pastwisko,
Nr rej. PL.ZIPOP. 1393.UE.1435012.253
- n) około 11,50 km od nazwa: użytku 259, rodzaj użytku: bagno,
Opis wartości przyrodniczej : tereny podmokłe z dużą ilością roślin chronionych, Nr rej. PL.ZIPOP. 1393.UE.1435012.256.

W obrębie terenu objętego bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi nie posiadają lokalizacji siedliska przyrodnicze określone w Dyrektywie 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory. Biorąc pod uwagę:

- merytoryczny zakres i skalę przedsięwzięcia,
- gospodarczy charakter terenów, przez które droga przebiega
- występowanie zagospodarowania antropogenicznego,
- zakres potencjalnych oddziaływań na środowisko,

- brak konieczności usuwania dużych połąci lasu

można wnioskować, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze na etapie swojej realizacji, jak i eksploatacji.

11. Powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, 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 z planowanym przedsięwzięciem

W otoczeniu przedsięwzięcia brak innych obiektów bądź instalacji, w efekcie których powstawać będą oddziaływania mogące podlegać kumulowaniu z emisjami powstającymi w "wyniku eksploatacji projektowanego przedsięwzięcia. Mając na względzie fakt, że:

- projektowana droga jest obiektem już istniejącym w przestrzeni przyrodniczej,
- w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na dzień sporządzenia niniejszej dokumentacji nie przewiduje się realizacji przedsięwzięć, w efekcie których powstawać mogą oddziaływania mogące podlegać kumulacji z oddziaływaniami powstającymi w efekcie funkcjonowania obiektu, stwierdzić należy, że brak jakichkolwiek przesłanek do wnioskowania na analizowanym terenie mogły mieć miejsce oddziaływania skumulowane, tzn. nie istnieje ryzyko wystąpienia oddziaływań skumulowanych w zakresie:

- oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, w tym poboru wody i odprowadzania ścieków,
- oddziaływania na powierzchnię ziemi, w tym wytwarzania odpadów,
- oddziaływania na klimat akustyczny oraz jakość sanitarną powietrza atmosferycznego,
- oddziaływania walory przyrodnicze i krajobrazowe,
- wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej - etap realizacji

Działania konieczne do podjęcia na etapie realizacji analizowanego przedsięwzięcia nie stwarzają możliwości wystąpienia nadzwyczajnego zagrożenia środowiska (NZS) bądź wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska.

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z zapisami Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. Nr z 2014 r., poz. 1169 z późn. zm.) nie stanowi przedsięwzięcia mogącego powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości i nie podlega obowiązkowi uzyskania pozwolenia zintegrowanego.

Sytuacją awaryjną w przypadku analizowanego przedsięwzięcia jest ryzyko zanieczyszczenia gruntów oraz wód gruntowych i podziemnych substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z eksploatowanych pojazdów mechanicznych. W celu zapobieżenia tego typu awariom i zminimalizowania ich skutków należy:

- zaplecze budowy zorganizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed możliwością skażenia gruntów i wód podziemnych przez substancje ropopochodne,
- wykorzystywany sprzęt mechaniczny poddawać regularnym kontrolom stanu technicznego, w szczególności w zakresie szczelności układów, w obrębie których wykorzystywane są substancje ropopochodne,
- wyposażyć teren obiektu w stosowne sorbenty,
- gospodarkę odpadami, w szczególności niebezpiecznymi należy prowadzić zgodnie z zasadami ochrony środowiska.

Zaznaczyć również należy, że ryzyko wystąpienia powyższej awarii jest minimalne ze względu na fakt konieczności wykorzystywania sprawnego technicznie taboru samochodowego i maszynowego. Ponadto powyższe zagrożenia będą miały charakter oddziaływań bezpośrednich i krótkotrwałych - reakcja ze względu na negatywne oddziaływanie na środowisko wodno - gruntowe będzie natychmiastowa.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej - etap eksploatacji

Sytuacją o znamionach poważnej awarii w przypadku analizowanego przedsięwzięcia określić można wypadek samochodowy. Statystycznie na trasach komunikacyjnych prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii nie jest wysokie. Jest ono funkcją m.in. udziału samochodów przewożących materiały niebezpieczne w średniodobowym natężeniu ruchu, długości analizowanego odcinka i jest rzędu od 1 do kilkudziesięciu razy na kilkaset lat.

W przypadku omawianej drogi wystąpienie zdarzeń noszących znamiona poważnych awarii jest minimalne, ze względu na ich lokalny charakter, ograniczone natężenie ruchu z niskim udziałem transportu ciężkiego oraz z prawdopodobieństwem przewozu substancji szczególnie szkodliwych równym zeru.

Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej (Dz. U. z 2025 r., poz. 112) pojęciem katastrofy naturalnej określa się zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności takimi jak wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powodzie, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi albo też działanie innego żywiołu. Biorąc pod uwagę trudności z prognozowaniem występowania powyższych zdarzeń oraz brak dostępnych danych na powyższy należy przyjąć, że w obrębie terenu posadowienia planowanego przedsięwzięcia ryzyko katastrofy naturalnej jest niskie i nie powoduje konieczności podejmowania specyficznych działań budowlanych, organizacyjnych czy logistycznych, pozwalających na prawidłową realizację i eksploatację planowanego przedsięwzięcia.

Na podstawie danych kartograficznych dostępnych na stronie internetowej Informatycznego Systemu Osłony Przeciwośuwiskowej ustalono, iż analizowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze zagrożonym występowaniem osuwisk ziemi.

Na podstawie analizy danych kartograficznych dostępnych na stronie internetowej Informatycznego Systemu Osłony Kraju ustalono, iż analizowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze, na którym występuje ryzyko powodzi.

Ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej

Zgodnie z zapisami art. 73 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r., poz. 418 z późn. zm.) katastrofą budowlaną jest niezamierzone, gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego lub jego części, a także konstrukcyjnych elementów rusztowań, elementów urządzeń formujących, ścianek szczelnych i obudowy wykopów. Nie jest katastrofą budowlaną:

- uszkodzenie elementu wbudowanego w obiekt budowlany, nadającego się do naprawy lub wymiany,
- uszkodzenie lub zniszczenie urządzeń budowlanych związanych z budynkami,
- awaria instalacji.

Biorąc pod uwagę powyższą definicję oraz fakt, iż projektowana instalacja spełniać będzie wszelkie normy jakości oraz budowlane dla analizowanego przedsięwzięcia, zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia katastrofy budowlanej.

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

Etap realizacji

W efekcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia powstawać będą różne kategorie odpadów (w myśl Rozporządzenia z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów) związane przede wszystkim z: realizacją prac ziemnych, użytkowaniem sprzętu budowlanego, realizacją typowych prac budowlanych oraz funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników budowy. Poniżej przedstawiono rodzaje oraz szacunkową ilość odpadów, jakie mogą powstać w efekcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia.

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod	Ilość [Mg]
1.	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 01	0,005
2.	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	15 01	0,050
3.	Sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania, ubrania ochronne	15 02	0,010
4.	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	przewidziana do zagospodarowania w całości
5.	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	0,070

Odpady niebezpieczne, np. zużyte oleje, czyściwo i opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi będą powstawały podczas konserwacji i eksploatacji maszyn oraz urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie.

Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych należy urządzić na terenie utwardzonym, w specjalnie do tego celu przeznaczonych pojemnikach. Ponadto wytwórca odpadów zobowiązany jest do podpisania umowy na odbiór odpadów niebezpiecznych z podmiotem posiadającym stosowane zezwolenie w tym zakresie. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia powinien się odbywać z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych.

Odpady inne niż niebezpieczne powstają podczas przygotowania terenu do budowy. Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami odpady te należy zbierać w sposób zapewniający możliwość

ich ponownego wykorzystania. Gleba oraz grunt z "kopów, za wyjątkiem gleby i gruntu zaolejonego (nie przewiduje się powstania tej kategorii odpadu), zostaną w całości zagospodarowane w obrębie projektowanego przedsięwzięcia.

Na placu budowy powstawać będą także odpady bytowe, tj. puszki, butelki, papiery, które należy składować w przystosowanych do tego celu pojemnikach. W celu właściwego ich zagospodarowania należy wytworzone odpady przekazać do unieszkodliwienia uprawnionym do tego celu podmiotom.

Etap eksploatacji

W efekcie eksploatacji przebudowy drogi powstawać będą typowe odpady uliczne. Odwodnienie analizowanej drogi będzie powierzchniowe i odbywać się do gruntu, w związku z czym nie będą powstawały odpady ze studzienek kanalizacyjnych oraz odpady powstające podczas czyszczenia urządzeń podczyszczających wody opadowe (separatory). Do kategorii odpadów ulicznych (20 03 03) należą zmiotki uliczne oraz odpady roślinne (trawa, liście, gałęzie) powstające w efekcie pielęgnacji np. rowów. Oszacowanie ilości powyższych odpadów, powstających w ciągu roku w efekcie eksploatacji analizowanej drogi jest trudne do zrealizowania. Biorąc jednak pod długość drogi oraz charakterystykę obszaru jej lokalizacji można sądzić, że ilość odpadów ulicznych powstających w ciągu roku w efekcie eksploatacji analizowanej drogi nie przekroczy 2,0 Mg.

Odbiorcą powyższych odpadów będą lokalne firmy komunalne, posiadające stosowane zezwolenia do prowadzenia działalności w tym zakresie. Służby eksploatacyjne podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie trasą winny zapewnić możliwość odbioru także odpadów powstających w wyniku zdarzeń losowych.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Na terenie realizacji analizowanego przedsięwzięcia nie posiadają lokalizacji obiekty bądź instalacje mogące znacząco oddziaływać na środowisko wymagające rozbiórki, w związku z czym analiza powyższego punktu nie jest konieczna.

15. Wpływ na mitygację i adaptację do prognozowanych zmian klimatu

Problem zmian klimatu i ich wpływu na gospodarkę, w tym rolnictwo, został omówiony w Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.

SPA 2020 wskazuje cele i kierunki działań adaptacyjnych, które należy podjąć w najbardziej wrażliwych sektorach i obszarach w okresie do roku 2020 m.in. w: gospodarce wodnej, rolnictwie, różnorodności biologicznej i obszarach prawnie chronionych, zdrowiu, energetyce, budownictwie, transporcie i strefie wybrzeża. Wrażliwość tych sektorów została określona w oparciu o przyjęte dla SPA scenariusze zmian klimatu. W dokumencie tym zostały uwzględnione i przeanalizowane zarówno obecne jak i prognozowane zmiany klimatu, w tym również scenariusz zmian klimatu dla naszego kraju, do roku 2030.

W tym okresie do największych zagrożeń dla gospodarki i społeczeństwa będą należały ekstremalne zjawiska pogodowe (nawalne deszcze, powodzie, podtopienia, osunięcia ziemi, fale upałów, susze, huragany, osuwiska) czy zwiększenie zmienności plonowania roślin uprawnych

oraz wzrost zagrożenia pożarowego lasów czy zmniejszenie stabilności lasu. Zakłada się, że zjawiska te będą występowały z coraz większą częstotliwością i natężeniem oraz będą dotyczyć coraz większych obszarów kraju.

Na podstawie analizy trendów zmian klimatycznych do roku 2030 prognozuje się wzrost średniej rocznej temperatury, zmniejszanie ilości dni z temperaturą poniżej 0 °C, a także wzrost liczby dni o temperaturze powyżej 25 °C oraz liczby dni poniżej 17 °C. Zakłada się również wydłużenie okresu wegetacyjnego (dni o średniej dobowej temperaturze powietrza powyżej 5 °C), zwiększenie opadu dobowego, zwiększenie długości okresów suchych (z sumą dobową opadu poniżej 1 mm), a także długości okresów mokrych (z opadem powyżej 1 mm/ dobę) oraz zmniejszenie się liczby dni z pokrywą śnieżną.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia zidentyfikowano dwa główne obszary możliwych oddziaływań dróg na klimat:

- bezpośrednia i pośrednia emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla,
- zmniejszenie areалу terenów, które zapewniają sekwestrację dwutlenku węgla.

Etap realizacji

Na etapie prac budowlanych wystąpią krótkotrwale uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, głównie CO₂. Będzie ona związana z procesem spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie przebudowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac przy planowanej drodze i przemieszczać się wraz z frontem robót. Wykorzystane do budowy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne a maszyny i urządzenia budowlane będą wyposażone w silniki spalinowe spełniające wymagania w zakresie parametrów emisyjnych o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2014 r., poz. 588 z późn. zm.).

Mając na uwadze chwilowy i przemijający charakter oddziaływania (ustanie oddziaływań wraz z zakończeniem prac), jak i stosunkowo krótkotrwały okres trwania budowy, oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia na klimat zarówno w skali lokalnej jak i ponadlokalnej należy uznać za nieistotne, niewymagające wprowadzania działań minimalizujących.

W związku z realizacją przedsięwzięcia zostaną w niewielkim stopniu uszczuplone tereny zapewniające sekwestrację dwutlenku węgla. Nie przewiduje się wycinki terenów leśnych.

Etap eksploatacji

Zgodnie z Krajowym Raportem KOBIZE 2015 główne źródło emisji CO₂ stanowią sektory związane ze spalaniem paliw, mając udział ok. 92,3 %, (włącznie z sektorem transportu), udział sektora transportu w całkowitej krajowej emisji CO₂ wynosi 13,4 %, w której transport drogowy ma udział prawie 97%.

W przypadku przedmiotowej drogi bezpośrednim i lokalnym źródłem emisji CO₂ będą jedynie, silniki spalinowe pojazdów samochodowych oraz ewentualnie silniki innych maszyn (pługi odśnieżne, drezyny), które będą służyć okresowo do przeprowadzania napraw i prac utrzymaniowych (odśnieżanie pasa drogowego, transport materiałów). W tym przypadku emisja gazów cieplarnianych będzie pomijalna w stosunku do bilansu krajowej ich emisji z transportu drogowego.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi praktycznie całkowita eliminacja obecnych problemów w przejazdach, związanych z ograniczeniami prędkości przejazdów dla pojazdów.

Mając na uwadze powyższe stwierdza się, że po zrealizowaniu przedsięwzięcia oddziaływanie planowanej drogi na klimat zostanie zmniejszone w porównaniu do stanu obecnego. W tym kontekście realizacja przedsięwzięcia jest bardzo pożądana.

Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewę, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Transport drogowy ze względu na przestrzenny charakter jest szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów mogą się w przyszłych latach nasilać. Analogiczne zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstszym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej, nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczanie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie przez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Celem głównym Strategicznego Planu Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmian klimatu. Jednym z celów szczegółowych, który można odnieść do planowanej inwestycji jest rozwój transportu w warunkach zmian klimatu. Realizacja planowanego przedsięwzięcia przyczyni się do zwiększenia płynności i swobody ruchu. Planowana inwestycja stanowić będzie jeden z elementów przebudowy krajowej i europejskiej sieci drogowej, co będzie miało pozytywny skutek dla rozwoju gospodarczego.

Zgodnie z celami szczegółowymi, określonymi w SPA 2020, rozwój transportu w warunkach zmian klimatu (cel szczegółowy 3), wymaga podjęcia następujących działań:

- kierunek działań 3. I. - wypracowanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu,
- kierunek działań 3.2. - zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu.

W ramach kierunku działań 3. I. działaniem priorytetowym jest uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmienionych warunków klimatycznych oraz utworzenie stałego monitoringu lub dostosowanie obecnych systemów monitoringu dla kontrolowania elementów budownictwa i infrastruktury transportowej, wrażliwych na zmiany klimatu oraz utworzenie lub dostosowanie systemów ostrzeżeń dla służb technicznych.

W ramach kierunku działań 3.2. działaniem priorytetowym jest przegląd lub stworzenie działań i planów opracowanych na potrzeby utrzymania przejezdności tras komunikacyjnych lub zmiana tras i stosowanie zastępczych środków transportowych.

W ramach kierunku działań 3. I. działaniem priorytetowym jest uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmienionych warunków klimatycznych oraz utworzenie stałego monitoringu lub dostosowanie obecnych systemów monitoringu dla kontrolowania elementów budownictwa i infrastruktury transportowej, wrażliwych na zmiany klimatu oraz utworzenie lub dostosowanie systemów ostrzeżeń dla służb technicznych.

W ramach kierunku działań 3.2. działaniem priorytetowym jest przegląd lub stworzenie działań i planów opracowanych na potrzeby utrzymania przejezdności tras komunikacyjnych lub zmiana tras i stosowanie zastępczych środków transportowych.

Otrzymują:

1. Inwestor – Wójt Gminy Długosiodło
2. Strony postępowania poprzez publiczne obwieszczenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu, na stronie internetowej urzędu oraz w miejscu planowanego przedsięwzięcia. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia
3. a/a

Otrzymują organy współdziałające:

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

Otrzymują do wiadomości (po uzyskaniu przez decyzję przymiotu ostateczności):

1. Marszałek Województwa Mazowieckiego - epuap
2. Starosta Powiatu Wyszkowskiego - epuap

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 2025, poz. 1154)