

## **DECYZJA**

### **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm., zwanej dalej „ustawą ooś”) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm. zwanej dalej K.p.a.) oraz stosownie do zapisu § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 z późn. zm.) i § 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Szczutowo w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, polegającego na przebudowie drogi gminnej Grabal-Cisse Etap III

#### **orzekam**

- I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Grabal-Cisse Etap III,
- II. określam warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś oraz nakładam obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, z uwzględnieniem następujących elementów:
  - 1) stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
  - 2) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
  - 3) zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania;
  - 4) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania;
  - 5) na etapie budowy wodę do zaplecza socjalnego pobierać z istniejącej sieci wodociągowej;
  - 6) ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty;
  - 7) wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi odprowadzać do istniejących rowów drogowych odwadniających; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód znajdujących się na gruncie;
  - 8) prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działek inwestycyjnych;
  - 9) roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
  - 10) zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekły wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujść wód podziemnych;
  - 11) teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników,

koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;

12) odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

## UZASADNIENIE

W dniu 09 października 2019 roku Gmina Szczutowo złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, polegającego na przebudowie drogi gminnej Grabal-Cisse Etap III na działce o nr ewid. 32 obrębu Grabal, gmina Szczutowo.

Przedsięwzięcie będzie oddziaływać na działki:

Gmina Szczutowo, powiat sierpecki:

Obręb Grabal, dz. nr 44, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 59, 61, 64, 65, 66, 67, 71, 73, 74, 75, 77, 79, 83, 117, 121, 120, 119, 115, 113, 112, 110, 111, 105, 106/2, 104, 103, 102, 101, 99, 140, 98, 97/2, 95, 94, 87, 85, 84, 81, 80, 29

Obręb Cisse, dz. nr 24

Gmina Rogowo, powiat Rypin:

Obręb Narty, dz. nr 151

Obręb Czumsk Duży, dz nr 3115

Stosownie do treści art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy oś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt, burmistrz, prezydent miasta, a w powyższej sprawie Wójt Gminy Szczutowo.

Na podstawie przedłożonych dokumentów ustalono, iż planowane zamierzenie inwestycyjne należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 z późn. zm.): „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w §2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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”.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Wypełniając dyspozycję art. 64 ust. 1 ustawy oś Wójt Gminy Szczutowo wystąpił w dniu 25 października 2019 roku pismem znak: RI.6220.5.2019.ET do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z wnioskiem dotyczącym wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Do w/w wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem Inwestora oraz informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W odpowiedzi otrzymano Opinię Sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu nr ZNS/34/2019 z dnia 15 listopada 2019 roku (data wpływu do Urzędu Gminy - 19.11.2019 r.) znak PPIS/ZNS-4500/33/4056/2019, który uznał że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej Grabal-Cisse Etap III, na terenie gminy Szczutowo”. Dyrektor Zarządu Zlewni

Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie dn. 26.11.2019 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej Grabal-Cisse Etap III” nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. opinii Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś oraz wskazał elementy, które uwzględniono w niniejszej decyzji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 27 listopada 2019 roku, znak WOOŚ-L.4220.1162.2019.BS wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę otrzymane opinie oraz po przeprowadzeniu własnej - uwzględniającej uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, Wójt Gminy Szczutowo uznał, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Grabal-Cisse Etap III, realizowanego na dz. o nr ew. 32 obrębu Grabal, gm. Szczutowo.

O wszczęciu postępowania administracyjnego i o wystąpieniu do organów współdziałających a przed wydaniem decyzji o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań tut. Urząd zawiadomił wszystkie strony postępowania administracyjnego. W niniejszej sprawie ustalono, że liczba stron postępowania przekracza 10, stąd zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zastosowano przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, w myśl którego strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto, zgodnie z art. 36 Kodeksu postępowania administracyjnego, przed upływem ustawowego terminu do załatwienia sprawy w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tut. Urząd zawiadomił strony postępowania o przyczynach niezakończoności sprawy w terminie i o nowym terminie załatwienia sprawy.

Planowana inwestycja polega na przebudowie odcinka drogi gminnej Grabal-Cisse Etap III. Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi klasy D o długości ok. 1900 m. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez tereny częściowo zabudowane miejscowości Grabal i Cisse, a także przez tereny niezabudowane w gminie Szczutowo.

Obecnie droga posiada zły stan nawierzchni piaszczysto-tłuczniowej, odwodnienie w postaci rowów przeznaczonych do odbudowy, z częściowo zamulonymi przepustami. Szerokość drogi wynosi 4-5 m. Celem przedsięwzięcia jest wykonanie nowej nawierzchni drogowej na przedmiotowym odcinku, wraz z odwodnieniem i oznakowaniem.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowę jezdni z wykonaniem nawierzchni z betonu asfaltowego szerokości 5 m;
- przebudowę zjazdów na posesje z wykonaniem nowej nawierzchni z kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie;
- przebudowę poboczy gruntowych umocnionych kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m;
- odtworzenie istniejących rowów drogowych przez ich oczyszczenie/odmulenie;
- remont istniejących i budowę przepustów pod zjazdami na istniejących rowach drogowych;
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

W otoczeniu drogi występuje zabudowa jednorodzinna i zagrodowa, gospodarstwa rolne, użytki

rolne i nieużytki.

Uciążliwość planowanego przedsięwzięcia w fazie realizacji związana będzie z możliwością wystąpienia chwilowej emisji pyłów i gazów oraz hałasu do środowiska. Jednakże oddziaływania te będą miały charakter przejściowy, krótkotrwały i będą ograniczone przez odpowiednią organizację pracy na placu budowy. Maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie powinny charakteryzować się korzystnymi własnościami akustycznymi. Z kip wynika, że do prac budowlanych wykorzystywane będą maszyny i urządzenia w dobrym stanie technicznym oraz zastosowane zostaną tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi projektowania dróg, ulic i mostów oraz polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać się będzie na zarejestrowanych bazach paliwowych i stacjach paliw. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiana przepracowanych olei, smarów wykonane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych. Pracownicy będą wyposażeni w środki absorpcyjne, takie jak sorbent, które w przypadku jakichkolwiek awarii sprzętu zneutralizują dany wyciek. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w pasie drogowym w postaci mobilnych barakowozów i sanitariatów. Przemieszczanie będzie wraz z postępem robót budowlanych z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy chronionej akustycznie. Woda na etapie budowy będzie pobierana z istniejącej sieci wodociągowej, a jej szacunkowe zapotrzebowanie wynosi ok. 300 m<sup>3</sup>. Dla pracowników zostaną ustawione przenośne sanitariaty, które będą obsługiwane przez wyspecjalizowaną firmę. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej. Wykopy na terenie budowy dla takich elementów drogi jak zjazdy zostaną wykonane na głębokość około 0,4-0,9 m, natomiast dla rowów drogowych/przepustów około 0,7-1,00 m. Wykopy na terenie budowy nie będą wymagały odwodnienia, gdyż w większości będą prowadzone po śladach istniejących elementów infrastruktury, na względnie płytkich głębokościach.

W związku z prowadzeniem prac przy budowie planowanej inwestycji mogą powstawać następujące rodzaje odpadów:

- odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej: gruz betonowy i ceglany,
- odpady asfaltów, smół i produktów smołowych (dot. drogi),
- gleba i ziemia w tym urobek z pogłębiania,
- inne odpady np. opakowania po używanych substancjach chemicznych, odpady komunalne.

Prognozowane ilości odpadów (Mg):

- kruszywo – 70 Mg,
- beton – 70 Mg,
- humus – 200 Mg,
- piasek – 200 Mg.

Odpady wytworzone na etapie realizacji inwestycji w wyniku prowadzenia planowanych prac remontowych i budowlanych będą magazynowane selektywnie, w sposób chroniący środowisko przed zanieczyszczeniem, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom do zagospodarowania. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie w specjalnych pojemnikach. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku i unieszkodliwiania powinien się odbywać z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych.

Ryzyko awarii na etapie budowy jest minimalne, ponieważ stosowany sprzęt posiada atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu oraz podlega stałej konserwacji.

Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu pochodzących z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa i budowa silnika. Realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, co może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza i emisji hałasu. Podczas eksploatacji woda nie będzie wykorzystywana. Wody opadowe z

powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych odwadniających, które podczas realizacji inwestycji zostaną odnowione, a w dalszej części realizacji zadania obsiane trawą wysoko kosztową zapewniającą odpowiednią filtrację. Utrzymany zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzania wód opadowych tzn. do rowów drogowych.

Podczas eksploatacji drogi przewiduje się występowanie następujących rodzajów odpadów:

- odpady uliczne i z pielęgnacji zieleni,
- odpady elektryczne i elektroniczne,
- inne odpady powstające podczas prac związanych z konserwacją elementów dróg,

Do grupy odpadów ulicznych i z pielęgnacji zieleni należą:

- zmiotki uliczne,
- odpady roślinne (trawa, liście, gałęzie),
- śnieg.

W trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka poważnej awarii przemysłowej.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach łągowych oraz przy ujściu rzek.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych PLRW2000232756529 o nazwie Gozdawnica oraz PLRW200017275629 o nazwie Urszulewka z jez. Urszulewskim i Szczutowskim.

Dla JCWP Gozdawnica stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogację 4(4)-1 na podstawie art. 4 ust. 4 i 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja przemysłowa. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

Dla JCWP Urszulewka z jez. Urszulewskim i Szczutowskim stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogację 4(7) na podstawie art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się w następujący sposób: Kanał Blizno-zapewnienie odpowiedniej przepustowości koryta w km 3+955 -10+655 gm. Szczutowo.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych.

Uznać należy, iż rozwiązania techniczne przedstawione w karcie informacyjnej przedsięwzięcia pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych. Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200048, której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone.

Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z dnia 28 listopada 2016 r., poz. 1911 i 1958).

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi i leśnymi. Ponadto zlokalizowana jest poza obszarami przylegającymi do jezior, uzdrowiskami i obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie

historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego. Zgodnie z art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2018 poz. 2268 z późn. zm.) studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art.171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2018 poz. 2268 z późn. zm.) map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w Obszarze Chronionego Krajobrazu Przyrzecze Skrwy Prawej, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 17 Wojewody Mazowieckiego z dnia 27 lipca 2006 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Przyrzecze Skrwy Prawej (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 157, poz. 6154, ze zm.). Z przepisów rozporządzenia Nr 17 Wojewody Mazowieckiego wynika szereg zakazów, przy czym nie dotyczą one realizacji inwestycji celu publicznego (art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody). Według zapisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz.U. z 2018 r. poz. 2204, ze zm.) do celów publicznych należy m.in. wydzielanie gruntów pod drogi publiczne (...), budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności i sygnalizacji.

W kip opisano m.in. zabezpieczenie istniejącego drzewostanu oraz dokonano analizy inwestycji pod względem zapewnienia migracji zwierząt. Przedsięwzięcie realizowane po śladzie istniejącej drogi nie ograniczy migracji zwierząt, pomimo położenia na terenie korytarza ekologicznego „Dolina Wisły-Lasy Lidzbarskie” GKPnC-13A.

Najbliżej położonym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty (specjalny obszar ochrony siedlisk) Torfowisko Mieleńskie PLH040018 położony w odległości około 11 km.

W związku z powyższym, stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

Planowana inwestycja przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi w obrębie którego nie występują chronione siedliska fauny i flory.

Gęstość zaludnienia na terenie Gminy Szczutowo jest mała i wynosi 39 osób/km<sup>2</sup> (wg danych GUS z 2018 roku).

Mając na uwadze położenie inwestycji oraz wielkość przewidywanej emisji komunikacyjnej uważa się, że nie będzie miała ona znaczenia w sensie oddziaływania transgranicznego.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Dzięki przebudowie nastąpi poprawa stanu technicznego nawierzchni, poprawa komunikacji, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi.

W/w inwestycja nie wpłynie na walory przyrodnicze i krajobrazowe, biorąc pod uwagę istniejące użytkowanie terenu. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny. Ponadto skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz wykorzystywanie zasobów naturalnych, emisji jak też występowanie innych uciążliwości jest znikome.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania orzeczono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy o oś „w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na

środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 i 1a. Stosownie do zapisu ust. 1a, w decyzji właściwy organ może określić warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c.

Stosownie do zapisu § 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko „do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b 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, stosuje się przepisy dotychczasowe”.

Na podstawie art. 84 ust. 2 ustawy o oświadczeniu o charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

## POUCZENIE

1. Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a w/w ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
2. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu, o którym mowa w art. 72 ust. 3 ww. ustawy, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku za pośrednictwem Wójta Gminy Szczutowo w ciągu 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

### Załączniki:

Załącznik Nr 1 – charakterystyka przedsięwzięcia

### Otrzymują:

1. Gmina Szczutowo
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie /zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego/
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie  
ul. Henryka Sienkiewicza 3  
00-015 Warszawa



Wójt Gminy  
Andrzej Twardowski

4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sierpcu  
ul. Piastowska 24a  
09-200 Sierpc
5. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie  
ul. Zarzecze 13B  
03-194 Warszawa
6. A/a



## CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

### **1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia**

Rozpatrzono dwa aspekty oddziaływania drogi na środowisko ;

- w trakcie budowy: orientacyjny czas trwania prac budowlanych to ok. 5 miesięcy
- po zakończeniu budowy - docelowo w okresie 10 – letnim

### **Rodzaj przedsięwzięcia**

- roboty drogowe

Kwalifikacja przedsięwzięcia:

Zgodnie z w/w ustawą planowana inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których może być wymagane sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane są na terenie gminy Szczutowo w powiecie sierpeckim, w woj. Mazowieckim. Teren zabudowy wiejskiej, pola uprawne, pastwiska.

Długość przebudowywanego odcinka drogi wraz ze skrzyżowaniami wynosi łącznie około 1900,00 m. Obecnie przebudowywany odcinek drogi posiada nawierzchnię piaszczysto - tłuczniową, której stan techniczny jest zły i wymaga naprawy. Szerokość istniejącej drogi wynosi średnio 4,00 – 5,00 m. Droga posiada odwodnienie w postaci rowów drogowych i przepustów pod drogami i częściowo pod zjazdami łączącymi rowy drogowe, częściowo zamulone, przeznaczone do odbudowy. Planowana inwestycja przebiega w części przez tereny częściowo zabudowane - miejscowości Grabal i Cisse, a także przez tereny niezabudowane (odcinek łączący miejscowości). W terenie częściowo zabudowanym dominują budynki z zabudową jednorodzinną, zagrodową, gospodarstwa rolne, użytki rolne i nieużytki. Poza terenem zabudowy większość terenu stanowią użytki rolne i nieużytki. Występują także rozproszone w terenie budynki z zabudową jednorodzinną, zagrodową oraz gospodarstwa rolne. Pozostałe budynki w miejscowości i na szlaku leżą w dużo dalszych odległościach.

Planowa inwestycja leży w obszarze chronionego krajobrazu OCHK Przyrzecze Skrzy Prawej.

Głównym celem przedsięwzięcia jest wykonanie bezpiecznej nawierzchni drogowej wraz z prawidłowym odwodnieniem i oznakowaniem. Przebudowa drogi wpłynie na poprawę bezpieczeństwa jej użytkowników oraz komfort przejazdu. Zmniejszeniu ulegną emisja spalin, zapylenie oraz natężenie hałasu .

**Projekt przewidziany do wnioskowania o dofinansowanie w ramach „Fundusz Dróg Samorządowych”**

### **Zakres zadania: długość inwestycji wynosi około 1900,00 m**

- przebudowa drogi na terenie gminy Szczutowo w powiecie sierpeckim, w woj. Mazowieckim.
- przebudowa jezdni – nawierzchnia z betonu asfaltowego szerokości 5,00 m
- przebudowa zjazdów na posesję o nawierzchni z KŁSM,
- przebudowa poboczy gruntowych umocnionych kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m
- odtworzenie istniejących rowów drogowych poprzez ich oczyszczenie/odmulenie
- remont istniejących i budowa przepustów pod zjazdami na istniejących rowach drogowych
- wykonanie oznakowania pionowego, poziomego

Droga na dzień dzisiejszy jest klasy D, kategoria ruchu KR1. Przy projekcie przebudowy w/w drogi zostawiono parametry bez zmian.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu ze względu na fakt, że droga istnieje już od wielu lat, a jej przebudowa nie wpłynie na w/w parametr.

Teren objęty zakresem projektu nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Rozpatrzono dwa aspekty oddziaływania drogi na środowisko ;

- w trakcie przebudowy, orientacyjny czas trwania prac budowlanych to ok. 5 miesięcy
- po przebudowie - docelowo w okresie 10 - letnim

**Zajętość terenu pod główne zadanie:**

**Działki pod projektowaną inwestycję:**

**Obr. Grabal, Gmina Szczutowo, dz. nr 32**

**2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowy sposób jej wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną.**

**2.1. Powierzchnia**

- pas drogowy długości około 1900,00 m
- powierzchnia pasa drogowego  $1900 \times 20,00 = 38000 = 3,8$  ha

**2.2. Sposób wykorzystania**

- istniejąca jezdnia o nawierzchni gruntowej, szerokości średnio 4,00 m, w złym stanie technicznym
- istniejące zjazdy gruntowe w złym stanie technicznym
- odwodnienie drogi poprzez istniejące rowy drogowe, przepusty drogowe
- istniejące sieci podziemne: elektryczna, telefoniczna, wodociągowa, sanitarna a także napowietrzne sieci elektryczne

**2.3. Szata roślinna**

w pasie drogowym

W związku z planowaną inwestycją nie jest planowa wycinka drzew rosnących w pasie drogowym.

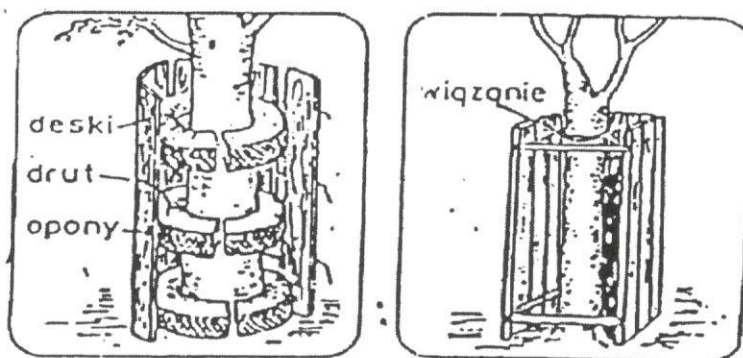
**Zabezpieczenie istniejącego drzewostanu**

Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną odpowiednio zabezpieczone, np. poprzez zastosowanie osłon zabezpieczających przed uszkodzeniami mechanicznymi (w szczególności chroniące system korzeniowy i pnie).

Za zagrożone uznaje się drzewa, które znajdują się w zasięgu robót ziemnych i w czasie realizacji mogą zostać uszkodzone. Wykopy w obrębie systemu korzeniowego drzew (zasięg korony w rzucie pionowym plus 1 m) należy wykonywać ręcznie, ostrożnie, unikając przecinania grubszych korzeni. Uszkodzone korzenie należy przyciąć ostrym narzędziem prostopadłe do długości korzenia i zabezpieczyć dostępnym preparatem impregnującym.

Odsłonięte korzenie powinny być zawinięte i zabezpieczone przed wysychaniem przez obłożenie torfem i jutą oraz polewane wodą.

Pnie drzew narażonych na uszkodzenia należy na czas budowy zabezpieczyć do wysokości 2,0 m w sposób pokazany na poniższym rysunku.



*Różne sposoby ochrony pnia drzewa przed uszkodzeniami:  
po lewej - za pomocą starych opon i desek;  
po prawej - za pomocą skrzyni*

Rysunek:

Różne sposoby ochrony pnia drzewa przed uszkodzeniami

Po lewej: za pomocą starych opon i desek. Po prawej: za pomocą skrzyni

W przypadku zabezpieczania skrzynią musi mieć ona wymiar około 60 cm szerszy od średnicy pnia. Skrzyni nie wolno przybijać gwoździami do pnia, ani ustawiać na nabiegach

korzeniowych.

W zasięgu koron drzew nie wolno stosować sprzętu mogącego zageścić grunt, jak również składować materiałów budowlanych, ziemi i środków toksycznych.

### **3. Rodzaj technologii**

#### **Rodzaj technologii – stan projektowany**

Zastosowano ogólnodostępne technologie drogowe dopuszczone do powszechnego użytku bez ograniczeń. Wykonawca będzie stosował tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi projektowania dróg, ulic i mostów oraz polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności.

Projekt przebudowy drogi obejmuje wykonanie nawierzchni asfaltowej szerokości 5,00 m. Trasa dróg w planie jak i w przekroju podłużnym została dostosowana do istniejącego śladu jezdni oraz konfiguracji terenu. Zjazdy przewidziane do przebudowy będą posiadać nową nawierzchnię z kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie. Przy jezdni należy przebudować pobocza gruntowe umocnione kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie szerokości 1,00 m. Ze względu na zły stan rowów drogowych należy je odtworzyć poprzez ich oczyszczenie/odmulenie. Istniejące przepusty pozostaną bez zmian. W miejscach gdzie będzie to wymagane należy przebudować kolizje z sieciami energetycznymi i teletechnicznymi. Na całej inwestycji należy wykonać oznakowanie pionowe, poziome.

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych odwadniających, które podczas realizacji inwestycji zostaną odnowione, a w dalszej części realizacji zadania obsiane trawą wysoko kosztową zapewniającą odpowiednią filtrację. Utrzymany zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzenia wód opadowych tzn. do rowów drogowych.

#### Konstrukcja jezdni

- |   |       |
|---|-------|
| - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S             | 3 cm  |
| - w-wa wiążąco - profilująca z betonu asfaltowego AC16W | 3 cm  |
| - w-wa podbudowy z ksm 0/31,5 mm                        | 15 cm |
| - istn. konstrukcja drogi                               |       |

#### Jezdnia - poszerzenie

- |   |       |
|---|-------|
| - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S             | 3 cm  |
| - w-wa wiążąco - profilująca z betonu asfaltowego AC16W | 3 cm  |
| - w-wa podbudowy z ksm 0/31,5 mm                        | 15 cm |
| - w-wa odsączająca z piasku lub pospółki                | 20 cm |

#### Konstrukcja poboczy gruntowych umocnionych

- |                                |       |
|--------------------------------|-------|
| - nawierzchnia z KSM 0/31,5 mm | 15 cm |
|--------------------------------|-------|

#### Konstrukcja zjazdów na posesje

- |  |       |
|--|-------|
| - w-wa nawierzchnia z ksm 0/31,5 mm      | 20 cm |
| - w-wa odsączająca z piasku lub pospółki | 10 cm |

Wykopy na terenie budowy będą wykonywane na głębokość: około 0,4-0,9 m – dotyczy elementów drogi takich jak zjazdy, około 0,70-1,00 m dotyczy rowów drogowych/przepustów. Wykopy te nie będą wymagały odwodnienia, gdyż w większości będą prowadzone po śladach istniejących elementów infrastruktury, na względnie płytkich głębokościach.

Na w/w inwestycji grupa nośności podłoża to G2-G3, zbudowana z piaszczystych gruntów nasypowych zalegających na rodzimych twaroplastycznych glinach morenowych i średnio zagęszczonych piaskach.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu ze względu na fakt, że droga istnieje już od wielu lat, a jej przebudowa nie wpłynie na w/w parametr.

Na terenie budowy w razie konieczności należy zabezpieczyć wykopy, rowy przed możliwością wpadania do nich zwierząt, w szczególności płazów. W miejscach ewentualnej wzmożonej migracji płazów, teren budowy należy zabezpieczyć przed możliwością dostania się zwierząt za pomocą tymczasowych płotków, siatek lub folii wygradzających. W przypadku zastosowania siatek oczka powinny mieć średnicę nie większą niż 0,5cm. Wygradzenie o wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnię terenu winno być

zaopatrzone w przewieszkę o dł.10 cm skierowana na zewnątrz od placu budowy a zakopane na głębokość co najmniej 10 cm. Przy braku możliwości zabezpieczenia terenu budowy należy dokonywać systematycznych przeglądów takich miejsc z ewentualnym odłowem uwięzionych zwierząt

#### **4. Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii**

##### **Etap budowy**

- nie jest planowany pobór materiałów miejscowych
- paliwa do sprzętu pobierane z rejestrowanych stacji paliw
- energia elektryczna do oświetlenia zaplecza - podłączenie do ogólnodostępnej sieci
- woda pobierana do zaplecza socjalnego – pobierana na etapie budowy z istn. sieci wodociągowej
- materiały masowe są gromadzone w składach bazowych wykonawcy

Zaplecze zlokalizowane będzie w pasie drogowym w postaci mobilnych barakowozów i sanitariatów. Przemieszczane będzie wraz z postępem robót budowlanych z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy chronionej przed hałasem (budynki mieszkalne i inwentarskie).

Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać będzie się na zarejestrowanych bazach paliwowych lub stacjach paliw.

Nie przewiduje się składowania materiałów na terenie budowy ze względu na charakter inwestycji. Potrzebne materiały dostarczane będą na bieżąco i bezpośrednio wbudowane.

##### **Szacunkowe przewidywane zapotrzebowanie materiałów i źródła ich pochodzenia** **ilości, pochodzenie n/w materiały od atestowanych wytwórców**

- beton asfaltowy	ok. 7 300 t	- wytwórnia rejestrowana
- beton	ok. 100 m <sup>3</sup>	- wytwórnia rejestrowana
- kruszywa	ok. 6 100 t	- kopalnia rejestrowana
- piasek, żwir	ok. 7 000 t	- żwirownia rejestrowana
- rury PP, PVC, PE	ok. 300 m	- hurtownie, składy budowlane
- woda	ok. 300 m <sup>3</sup>	- pobierana na etapie budowy z istniejącej sieci wodociągowej
- paliwa	ok. 300 m <sup>3</sup>	- koncesjonowane stacje paliw
- energia elektryczna do zaplecza		- z sieci lokalnej

##### **Ilość sprzętu na budowie**

równiarka	szt. 1
rozładarka mas	szt. 1
rozładarka kostki	szt. 1
walec drogowy	szt. 2
koparka	szt. 2
koparko-ładowarka	szt. 2
zagęszczarki gruntu	szt. 2
samochody ciężarowe	szt. 4

##### **Etap eksploatacji**

- podczas eksploatacji w/w inwestycji nie będą wykorzystywane: woda, surowce mineralne, paliwa i energia.

#### **5. Rozwiązania chroniące środowisko**

##### **5.1. Ochrona powietrza**

##### **Etap budowy**

Należy wyeliminować przelewanie paliw i innych środków chemicznych na placu budowy. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać będzie się na zarejestrowanych bazach paliwowych lub stacjach paliw. Stosowany sprzęt będzie posiadać atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu. Sprzęt podlegać będzie stałej konserwacji, na terenie głównej bazy wykonawcy poza budową. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiana przepracowanych olei, smarów wykonane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w pasie drogowym w postaci mobilnych barakowozów i sanitariatów. Przemieszczane będzie wraz z postępem robót budowlanych z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy chronionej przed hałasem (budynki mieszkalne).

Dla pracowników ustawione zostaną przenośne sanitariaty obsługiwane przez wyspecjalizowaną firmę.

Materiały budowlane nie będą składowane tylko bezpośrednio wbudowane. Wykonawca będzie stosował tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi projektowania dróg, ulic i mostów oraz polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności.

Skrócenie czasu prowadzonych prac budowlanych: w miarę możliwości w jak największym stopniu roboty budowlane zmechanizować. Dostosować odpowiednią ilość sprzętu i maszyn na zmianie. Godziny pracy sprzętu i maszyn od 7-18.

Transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do tego przystosowanymi, przykrywanie skrzyń ładunkowych plandekami. Ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy. Zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy.

Nastąpi niewielki wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie – zarówno bezpośrednio na placu budowy jak i w jego sąsiedztwie (pojazdy dostarczające materiały budowlane i transportujące masy ziemne). Stosowany sprzęt będzie posiadać odpowiednie atesty oraz dokumenty dopuszczające do ruchu, a także fabryczne zabezpieczenia przed emisją nadmiaru spalin. Podlegać będzie stałej konserwacji na terenie głównej bazy wykonawcy poza budową. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiany płynów eksploatacyjnych, wykonane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych.

Intensywność oddziaływania w zakresie emisji pyłów różnej granulacji będzie miała miejsce przy przemieszczaniu mas ziemi pozyskanych podczas korytowania. Materiały budowlane nie będą składowane tylko bezpośrednio wbudowane. Wykonawca będzie stosował tylko takie materiały, które są zgodne z wytycznymi projektowania dróg, ulic i mostów oraz polskimi normami przenoszącymi europejskie normy zharmonizowane, a także posiadające wymagane przepisami aprobaty, certyfikaty i deklaracje zgodności.

Wzrost emisji węglowodorów i substancji złośliwych, nastąpi w wyniku kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchnię drogi. Oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie miało charakter chwilowy i odwracalny.

Czas prowadzonych prac budowlanych będzie ograniczony do pory dnia (godz.7-18), przy racjonalnym wykorzystaniu tylko niezbędnej ilości maszyn (maksymalnie 8 na jednej zmianie).

- w/w sprzęt będzie pracował w godz. 7 – 18
- max. ilość maszyn na jednej zmianie szt. 8
- mogą wystąpić lokalne i krótkoterminowe zapylenia
- intensywność ruchu jest średnia, ruch samochodów osobowych i pojazdów rolniczych
- zanieczyszczenie powietrza w otoczeniu drogi oprócz czynników bezpośrednio związanych z emisją spalin tj. struktura rodzajowa pojazdów, szybkość i płynność ruchu pojazdów, stan techniczny pojazdów, obciążenie silnika, skład chemiczny paliwa. Zależy również pośrednio od wielu innych czynników, z których najważniejsze to: sposób usytuowania drogi w terenie (na poziomie gruntu, w wykopie, po nasypie) warunki klimatyczne prędkość i kierunek wiatru, stan równowagi atmosfery
- emisja spalin powodowana przez pojazdy, zależna jest oprócz wielkości natężenia od prędkości i sposobu jazdy
- silniki spalinowe emitują przede wszystkim: węglowodory, acetylen, aldehydy, tlenki azotu i węgla, a także związki siarki oraz pewne ilości silnie toksycznego benzo(a)pirenu. Etylina jest źródłem emisji pyłów zawierających 30% związków ołowiu. Obok zanieczyszczeń pyłowych i gazowych związanych ze spalaniem paliw, drogi stanowią również źródło zanieczyszczeń pyłowych i gazowych związanych ze spalaniem paliw, drogi stanowią również źródło zanieczyszczeń pyłowych pochodzących ze ścierania powierzchni asfaltowych i ogumienia
- odpady wytwarzane w wyniku prowadzenia planowanych prac remontowych i budowlanych będą systematycznie wywożone z terenu budowy. Wszystkie odpady będą przekazywane z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu.

Po zakończeniu prac budowlanych oddziaływania w tym zakresie ustąpią.

**Tab. Wartości odniesienia substancji w powietrzu**

Lp.	kod	Rodzaj zanieczyszczenia	Numer CAS	D <sub>1</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]	D <sub>a</sub> [µg/m <sup>3</sup> ]
1	70	NO <sub>2</sub>	10102-44-0	200	40
2	150	CO	630-08-0	30000	-
3	164	węglowodory alifatyczne	-	3000	1000
4	165	węglowodory aromatyczne	-	1000	43

5	137	Pył zawieszony Pm 10	-	280	40
---	-----	----------------------	---	-----	----

### **Etap eksploatacji**

Nie przewiduje się wzrostu ruchu samochodowego samochodów dostawczych i osobowych ze względu na istniejącą już drogę.

– nie wystąpi zanieczyszczenie powietrza ze względu na strukturę użytkowania w/w inwestycji

W fazie eksploatacji podstawowymi zanieczyszczeniami charakterystycznymi dla komunikacji samochodowej są: tlenki azotu, wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>), powstające podczas spalania paliw w silnikach oraz opary ołowiu, tlenki siarki (SO<sub>x</sub>), z przewagą dwutlenku siarki (SO<sub>2</sub>), powstające podczas spalania oleju napędowego.

Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ m.in. takie czynniki, jak: rodzaj spalanej paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obciążone są pewnymi błędami. Można się jednak spodziewać, że przebudowa nawierzchni drogi przyczyni się do poprawy płynności jazdy, w związku z czym nie zwiększy się poziom hałasu i emisja zanieczyszczeń powstających podczas eksploatacji drogi w stosunku do stanu istniejącego i nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

## **5.2. Oddziaływanie hałasu**

### **Hałas, drgania i wibracje**

#### **Etap budowy**

W trakcie trwania inwestycji w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane będą pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależy od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń.

W celu zminimalizowania oddziaływania akustycznego czas prowadzonych prac budowlanych będzie ograniczony do pory dnia (godz.7-18), przy racjonalnym wykorzystaniu tylko niezbędnej ilości maszyn (maksymalnie 8).

**Tab. Przykładowy poziom emisji hałasu typowych prac budowlanych**

Rodzaj urządzenia	Typowy poziom hałasu w odległości 7 m od pracującego urządzenia
Zdejmowanie warstwy glebowej spychacz	87dB (A)
Młot pneumatyczny (np. przy pracach związanych z rozbiórką elem. beton.	90dB (A)
Koparka gąsienicowa	85dB (A)
Pojazdy ciężarowe (wywrotki, pompy betonu, gruszki do transportu betonu)	82dB (A)

Wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie – zarówno bezpośrednio na placu budowy, jak i w jego sąsiedztwie – pojazdy dostarczające materiały budowlane i transportujące masy ziemne. Wzrost emisji pyłów, związany z transportem i wykorzystywaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia.

Wzrost emisji węglowodorów i substancji złośliwych, będących wynikiem kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchni drogi.

Oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie miało charakter chwilowy i odwracalny.

Po zakończeniu prac budowlanych oddziaływania w tym zakresie ustąpią.

#### **Etap eksploatacji**

W okresie eksploatacji źródłem hałasu będzie ruch samochodowy. Jego generacja związana jest z dwoma czynnikami: pracą układu napędowego i oddziaływaniem opon z nawierzchnią drogi (hałas toczenia). Biorąc pod uwagę zaobserwowany ruch można określić, że hałas będzie na nieznacznie niższym poziomie, mimo nieznacznego zwiększenia ilości pojazdów, ponieważ jakość nawierzchni ograniczy znacznie emisję hałasu. Inwestycja w większości przebiega przez tereny zabudowane/niezabudowane. Po

zakończeniu prac droga nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny. Nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalnego hałasu w środowisku, określone dla terenów zabudowy zagrodowej, mieszkaniowej wielorodzinnej  $L_{Aeq D} = 65$  dB w porze dziennej oraz  $L_{Aeq N} = 56$  dB w porze nocnej, natomiast dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej  $L_{Aeq D} = 61$  dB w porze dziennej oraz  $L_{Aeq N} = 56$  dB w porze nocnej.

### **5.3. Wody opadowe**

#### **Etap budowy**

Zanieczyszczone wody opadowe będą pochodziły z odwodnienia drogi. Będą to związki azotu, węglowodory i pyły zawarte między innymi w produktach ścierania opon i nawierzchni, rozproszonych w czasie transportu materiałów sypkich i płynnych, chemikaliach do zwalczania gołoledzi oraz paliwach, smarach, olejach itp.

Natężenie ruchu nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód. Wielkość zlewni wody pozostaje bez zmian, wszystkie wody zostają odprowadzone powierzchniowo do istniejącego systemu rowów drogowych

#### **Etap eksploatacji**

Projektowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na jakość wód gruntowych ze względu na odwodnienie nawierzchni drogowej.

Uporządkowanie spływu wód opadowych sprawi, że po przebudowie tereny, na które oddziałuje droga zostaną uwolnione od napływu nieoczyszczonych wód opadowych z jezdni.

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych odwadniających, które podczas realizacji inwestycji zostaną odnowione. Pod drogą występują również przepusty na ciekach wodnych melioracyjnych, które są w stanie dobrym i nie wymagają ingerencji budowlanej. Utrzymany zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzenia wód opadowych.

#### **Tereny utwardzone - nawierzchnia asfaltowa, betonowa – 10 000,00 m<sup>2</sup> [1,0ha]**

#### **Pobocza, tereny zielone 1900,00mx1,00mx2 +1900,00mx6,75mx2 = 29 450,00 m<sup>2</sup> [3,00ha]**

$q$  – natężenie deszczu ( $dm^3/s/ha$ )

$F$  – powierzchnia zlewni

$\Psi$  – współczynnik spływu powierzchniowego,  $\varphi$  – współczynnik opóźnienia

#### **Ilość ścieków opadowych dla nawierzchni utwardzonej**

$$Q = q \times F \times \Psi \times \varphi$$

$$Q1 = 15 \times 1,00 \times 0,9 \times 0,75$$

$$Q1 = 10,13 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

#### **Dla deszczu jednorocznego**

$$Q1 = 77 \times 1,00 \times 0,9 \times 0,75$$

$$Q1 = 51,98 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

#### **Dla deszczu nawalnego**

$$Q1 = 130 \times 1,00 \times 0,9 \times 0,75$$

$$Q1 = 87,75 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

#### **Tereny zielone i pozostałe - pobocza**

$$Q2 = 15 \times 3,0 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q2 = 5,06 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

#### **Dla deszczu jednorocznego**

$$Q2 = 77 \times 3,0 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q2 = 25,99 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

#### **Dla deszczu nawalnego**

$$Q2 = 130 \times 3,0 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q2 = 43,88 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

#### **Ilość ścieków opadowych**

$$\text{Razem} = Q1 + Q2 = 10,13 + 5,06 = 15,19 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

#### **Dla deszczu jednorocznego**

$$\text{Razem} = Q1 + Q2 = 51,98 + 25,99 = 77,97 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

#### **Dla deszczu nawalnego**

$$\text{Razem} = Q1 + Q2 = 87,75 + 43,88 = 131,63 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

### **5.4. Odpady**

#### **Etap budowy**

Wszystkie odpady będą na bieżąco przekazywane z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu., a co za tym idzie nie dojdzie do jakichkolwiek zagrożeń, gdyż odpady będą na bieżąco usuwane z terenu inwestycji. Dodatkowo odpady będą segregowane według pochodzenia, nie dojdzie do zmieszania się różnych rodzajów odpadów. Następnie dana grupa odpadów zostanie przekazana na bieżąco z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu. Roboty wykonywane będą w porze dziennej i przesuwać się będą liniowo. Po zakończeniu danego etapu budowy, teren zostanie uprzątnięty i doprowadzony do stanu, który będzie umożliwiał poruszanie się. Sprzęt budowlany musi posiadać aktualne przeglądy i być dopuszczony do pracy. Wszelkie prace serwisowe muszą być wykonywane poza placem budowy w miejscach do tego przeznaczonych na terenie Wykonawcy. Pracownicy będą wyposażeni w środki absorbcyjne takie jak sorbent, które w przypadku jakichkolwiek awarii sprzętu zneutralizują dany wyciek. Tankowanie pojazdów musi odbywać się poza terenem budowy w miejscach do tego przeznaczonych. Wszelkie prace budowlane muszą być wykonywane zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, bezpieczeństwa i ochrony pracy. Pracownicy będą prowadzić prace w sposób uniemożliwiający przedostawanie się odpadów do środowiska. Kierownik budowy będzie dokładał wszelkich starań aby prace były prowadzone w taki sposób aby w jak największym stopniu zabezpieczyć środowisko. Technologia prowadzonych prac w jak największym stopniu musi odpowiadać wymogom ochrony środowiska.

Wszystkie odpady będą przekazywane z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu.

- niewielkie ilości zanieczyszczonej ziemi (zanieczyszczenie ma miejsce obecnie i spowodowane jest eksploatacją drogi – spaliny, paliwa i oleje samochodowe) zostaną wywiezione na rejestrowane wysypisko wskazane przez inwestora,
- przewiduje się utworzenie zaplecza budowy w pasie drogowym w postaci mobilnego barakowozu i sanitariatu w celu swobodnego przemieszczania wraz z postępem robót budowlanych
- w celu zabezpieczenia potrzeb bytowych pracowników zostanie ustawiony przenośny sanitariat obsługiwany przez wyspecjalizowaną firmę,
- niewielkie ilości odpadów komunalnych z zaplecza budowy wywiezie wykonawca na rejestrowane wysypisko śmieci
- nie przewiduje się składowania materiałów na terenie budowy ze względu na charakter inwestycji, potrzebne materiały dostarczane będą na bieżąco i bezpośrednio wbudowane
- przeglądy maszyn budowlanych, wymianę przepracowanych olei, smarów wykonawca zleca autoryzowanym stacjom diagnostycznym
- w trakcie budowy nie powstają odpady niebezpieczne

**Tab. Możliwe rodzaje wytwarzanych odpadów – etap budowy** \*odpady niebezpieczne

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu
1.	Odpady betonu oraz gruz betonowy	17 01 01
2.	Zmieszane lub wysegregowane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadów ceramicznych i elementów wyposażenia zawierające substancje niebezpieczne	17 01 06*
3.	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81
4.	Asfalt	17 03 02
5.	Żelazo i stal	17 04 05
6.	Gleba i ziemia	17 05 04
7.	Tłuczeń	17 05 08
8.	Nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01

W związku z prowadzeniem prac przy budowie planowanej inwestycji mogą powstawać następujące rodzaje odpadów

- odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej: gruz betonowy i ceglany



- odpady asfaltów, smół i produktów smołowych (dot. drogi)
- gleba i ziemia w tym urobek z pogłębienia

- inne odpady np. opakowania po używanych substancjach chemicznych, odpady komunalne

Dodatkowo odpady będą segregowane według pochodzenia, nie dojdzie więc do zmieszania się różnych ich rodzajów. Po zakończeniu danego etapu budowy, teren zostanie uprzątnięty i doprowadzony do stanu, który będzie umożliwiał poruszanie się.

W celu zabezpieczenia potrzeb bytowych pracowników zostanie ustawiony przenośny sanitariat obsługiwany przez wyspecjalizowaną firmę,

Prognozowane ilości odpadów (Mg)

- kruszywo – 70 Mg
- beton – 10 Mg
- humus – 200 Mg
- piasek – 200 Mg

W trakcie trwania inwestycji nie wystąpią odpady, które będą zagospodarowane na miejscu.

Wszystkie odpady będą przekazywane z terenu placu budowy do podmiotów mających uprawnienia do składowania, oraz ewentualnego przetwarzania, unieszkodliwiania i recyklingu.

- sposób planowanego magazynowania – odpady wywożone z terenu budowy
- sposób odzysku i unieszkodliwiania – odpady mogą zostać wykorzystane jako dodatek do mieszanek bitumicznych przez podmioty mające uprawnienia do przetwarzania i recyklingu, jednakże na danej inwestycji nie wystąpią odpady, które będą zagospodarowane na miejscu.
- jakie odpady będą zagospodarowane na miejscu na etapie realizacji inwestycji – nie występują takie odpady

#### **Etap eksploatacji**

Podczas eksploatacji drogi przewiduje się występowanie następujących rodzajów odpadów:

- odpady uliczne i z pielęgnacji zieleni
- odpady elektryczne i elektroniczne
- inne odpady powstające podczas prac związanych z konserwacją elementów dróg

Odpady uliczne i z pielęgnacji zieleni

Do tej grupy odpadów należą:

- zmiotki uliczne
- odpady roślinne (trawa, liście, gałęzie)
- śnieg

*Tabela. Rodzaje wytwarzanych odpadów – etap eksploatacji*

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu
1.	Czyściwo, ubrania ochronne zanieczyszczone olejami	13 02 05*
2.	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13*
3.	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	16 02 14*
4.	Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01*
5.	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02*
6.	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81
7.	Odpady ulegające biodegradacji (biomasa roślinna)	20 02 01
8.	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01
9.	Zmiotki uliczne	20 03 03

Ilość i rodzaj zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji dróg warunkuje szereg czynników. Najważniejszymi są: natężenie ruchu i jego rodzaj oraz kategoria drogi, przy czym w największym stopniu ilość i rodzaj odprowadzanych z dróg zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu. W trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Przewiduje się natomiast występowanie typowych odpadów komunalnych, które powstają w wyniku użytkowania drogi, w szczególności – wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów oraz odpady związane z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym. Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa droga istnieje, wszystkie zanieczyszczenia, o których mowa powyżej na dzień dzisiejszy występują i są typowe dla terenów przylegających do szlaków komunikacyjnych.

#### **5.5. Oddziaływanie przyrodnicze**

##### **Etap budowy**

- nie przewiduje się wycinki drzew
  - czasowa zmiana krajobrazu (teren po zapleczu budowy i parku maszynowym zostanie przywrócony do stanu pierwotnego)

#### **Etap eksploatacji**

- należy utrzymać dotychczasowy stan przyrodniczy

### **5.6. Ryzyko awarii przemysłowych**

#### **Etap budowy**

- ryzyko awarii minimalne, ponieważ :
  - stosowany sprzęt posiada atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu
  - sprzęt podlega stałej konserwacji, remonty na terenie bazy wykonawcy

#### **Etap eksploatacji**

- przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka poważnej awarii przemysłowej

### **5.7. Faza eksploatacji:**

Na podstawie art. 18. Prawa budowlanego do obowiązków inwestora należy zorganizowanie procesu budowy z uwzględnieniem zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Na podstawie art. 21a cytowanej ustawy za zorganizowanie zaplecza budowy i utworzenie bazy sprzętu jest odpowiedzialny kierownik budowy działający na rzecz wykonawcy robót budowlanych, który uwzględnia specyfikę lokalizacji inwestycji oraz siedziby swojej firmy, np. firma lokalna, nie będzie miała konieczności utworzenia bazy sprzętu. Projektant nie jest w stanie na dzień dzisiejszy określić, kto będzie wykonawcą robót.

Jednocześnie informujemy, iż wykonawca robót zobowiązany jest do wydzielenia i oznakowania miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia:

zagospodarowanie placu budowy i zaplecza zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, zaplecze budowy nie będzie zlokalizowane w pobliżu wód powierzchniowych jak również w pobliżu zabudowy mieszkaniowej

zaplecze budowy powinno znajdować się na terenie utwardzonym

oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy

wyznaczenie punktu pierwszej pomocy z apteczką.

Przechowywanie i przemieszczanie materiałów, wyrobów, substancji i preparatów niebezpiecznych :

- wszystkie odpady będą wywożone z terenu budowy

Zapewnienie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie poprzez:

- bezpieczną i sprawną komunikację w obrębie budowy, zabezpieczenie ciągów komunikacyjnych znajdujących się wokół budowy przed możliwością stworzenia niebezpieczeństwa dla osób postronnych.

#### **Analiza inwestycji pod względem zapewnienia migracji zwierząt**

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu ze względu na fakt, że droga istnieje już od wielu lat, a jej przebudowa nie wpłynie na w/w parametr. Droga istnieje od wielu lat, kolizje z udziałem zwierząt dzikich (wolno żyjących) nie zdarzają się w związku z tym wnioskuje się, że zwierzęta nie mają tras migracyjnych w obszarze planowanej inwestycji. Na terenie projektowanej drogi Zarządca Drogi nie ustawił znaków „dzikie zwierzęta”, które ostrzegają kierowców o ewentualnym niebezpieczeństwie, co za tym idzie teren ten jest wolny od tego typu zdarzeń drogowych. Na danym odcinku inwestycji nie zaobserwowano masowego rozjeżdżania żab, jaszczurek i jeży.

Na terenie budowy w razie konieczności należy zabezpieczyć wykopy, rowy przed możliwością wpadania do nich zwierząt, w szczególności płazów. W miejscach ewentualnej wzmożonej migracji płazów, teren budowy należy zabezpieczyć przed możliwością dostania się zwierząt za pomocą tymczasowych płotków, siatek lub folii wygradzających. W przypadku zastosowania siatek oczka powinny mieć średnicę nie większą niż 0,5cm. Wygradzenie o wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnie terenu winno być zaopatrzone w przewieszkę o dł.10 cm skierowana na zewnątrz od placu budowy a zakopane na głębokość co najmniej 10cm. Przy braku możliwości zabezpieczenia terenu budowy należy dokonywać systematycznych przeglądów takich miejsc z ewentualnym odłowem uwięzionych zwierząt.

### **6. Rodzaje i ilość wprowadzanych substancji do środowiska**

#### **lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:**

##### **6.1. Ilość i sposób odprowadzanych ścieków socjalno-bytowych:**

- nie dotyczy

#### **6.2. Ilość i sposób odprowadzanych ścieków technologicznych:**

- nie dotyczy

#### **6.3. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:**

- na przebudowywanym odcinku wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo do istniejących rowów drogowych trawiastych, które należy odtworzyć

#### **6.4. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z opadami:**

W trakcie eksploatacji obiektu objętego przedsięwzięciem mogą wystąpić materiały odpadowe powstałe z zanieczyszczeń stałych jezdni, zjazdów, w skład których wchodzi: kurz drogowy i inne drobne zanieczyszczenia przypadkowe w formie papieru lub folii i liści – usuwane w takcie bieżącej konserwacji przez służby administratora drogi.

Nie zmieniają się stosunki międzyludzkie tj. podział siedlisk, połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp., a wręcz przeciwnie przyczyni się do poprawy stopnia skomunikowania bezpośredniego otoczenia drogi pod względem ruchu

Likwidacja nierówności jezdni, ułożenie nawierzchni wpłynie na zmniejszenie hałasu powodowanego przez samochody. Przebudowa jezdni wpłynie na zmniejszenie zapylenia powodowanego przez pojazdy i maszyny.

Wody spływające z powierzchni drogi, będą odprowadzane powierzchniowo do odnowionych rowów drogowych. Występujące pod drogą przepusty, które są w stanie dobrym nie wymagają ingerencji budowlanej.

Inwestycja nie spowoduje w żadnym stopniu zmiany przeznaczenia terenu objętego pasem drogowym a jedynie poprawi stan techniczny istniejącej nawierzchni, podniesie komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu kierowców.

#### **6.5. ilość, rodzaje zainstalowanych i planowanych urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwości (np. odory)**

- nie dotyczy

### **7. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko**

Mając na uwadze położenie inwestycji oraz wielkość przewidywanej emisji komunikacyjnej uważa się, że nie będzie ona miała znaczenia w sensie oddziaływania transgranicznego. W/w droga istnieje od wielu lat i przebiegać będzie po tym samym śladzie i nie ma konieczności projektowania przejść dla zwierząt. Szlaki wędrówne zwierząt omijają przedmiotową inwestycję.

### **8. Obszary podlegające ochronie przyrody**

Planowa inwestycja leży w obszarze chronionego krajobrazu OCHK Przyrzecze Skrzy Prawej

- obszary wodno - błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych: brak

- obszary wybrzeży: brak

- obszary górskie i leśne: brak

- obszary objęte ochroną, tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych: brak

- obszary przylegające do jezior: brak

- obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – brak

- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej: brak  
- gęstość zaludnienia: mała

- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone: brak

- korytarz ekologiczny - "Dolina Wisły - Lasy Lidzbarskie" GkPnC - 13A.

Planowana inwestycja przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi w obrębie, którego nie występują chronione siedliska fauny i flory.

Teren, na którym planowane jest przedsięwzięcie leży na obszarze Regionu Wodnego Dolnej Wisły, który należy do Dorzecza Wisły. Obszar Regionu Wodnego Dolnej Wisły jest administrowany przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Rada Ministrów Rozporządzeniem z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły przyjęła Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stanowiący aktualizację dotychczasowego Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

I. Identyfikacja jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) w rejonie inwestycji

#### **WODY PODZIEMNE**

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych

o nazwie JCWPd nr 46

### Ogólna charakterystyka środowiskowa JCWPd nr 46:

- Kod JCWPd: PLGW200046
- Powierzchnia JCWPd: 648,30 km<sup>2</sup>
- Typ warstwy wodonośnej: porowata podziemna warstwa wodonośna, krzemionkowa
- Stratygrafia: czwartorzęd,
- Litologia: piaski, żwiry
- Liczba poziomów wodonośnych: 2
- Obszar dorzecza: dorzecze Wisły
- Region wodny: Dolnej Wisły

Ocena stanu JCWPd nr 46:

ocena stanu wód:

- stan ogólny: dobry
- stan ilościowy: dobry
- stan chemiczny: dobry
- ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych: niezagrażona
- przyczyna zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych: brak
- derogacje (odstępstwa): nie stwierdzono
- uzasadnienie derogacji: nie stwierdzono

Zgodnie z ustawą Prawo wodne i Ramową Dyrektywą Wodną celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych jest:

- ♦ zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do wód podziemnych zanieczyszczeń;
- ♦ zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa stanu wód podziemnych;
- ♦ ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie dobrego stanu chemicznego i ilościowego tj. nienaruszanie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem tych wód.

II. Identyfikacja jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) w rejonie inwestycji

#### WODY POWIERZCHNIOWE

Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia znajduje się na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych :

1) Nazwa JCWP-Mień od wypływu z jeziora Likieckiego do wypływu z jeziora Skępskiego Małego

- Kod: PLRW20002327943
- Typologia 23
- Status JCW wstępny: naturalna
- Status JCW ostateczny: naturalna
- Zmiany hydromorfologiczne uzasadniające wyznaczenie: nie dotyczy
- stan ekologiczny dobry
- stan chemiczny - dobry
- Odstępstwo: nie dotyczy
- Rodzaj odstępstwa: nie dotyczy
- Termin osiągnięcia celów środowiskowych: do 2015 r.
- Uzasadnienie odstępstwa: nie dotyczy

Właściwe prowadzenie robót spowoduje, że przebudowa i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych ani podziemnych, przez co nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego wód powierzchniowych i podziemnych, jak również nie będzie miała negatywnego wpływu na cele środowiskowe dotyczące stanu ilościowego wód powierzchniowych i podziemnych.

#### ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI NA KLIMAT TERAZ I W PRZYSZŁOŚCI

Realizacja planowanego przedsięwzięcia polegająca na przebudowie w/w drogi nie będzie miała

wpływu lub będzie on niezauważalny dla klimatu. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać będzie się na zarejestrowanych bazach paliwowych lub stacjach paliw. Stosowany sprzęt będzie posiadać atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu. Sprzęt podlegać będzie stałej konserwacji, na terenie głównej bazy wykonawcy poza budową. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiana przepracowanych olei, smarów wykonane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych.

Po zakończeniu realizacji inwestycji poprawią się warunki przejazdu, co pozwoli na zmniejszenie ilości spalin, hałasu i pyłów wprowadzanych do środowiska (czas przejazdu pojazdów znacznie się skróci). Ruch pojazdów po w/w drodze będzie bardziej płynny, a ulepszona nawierzchnia jezdni ograniczy hałas, unoszenie pyłu, kurzu, zmniejszy się ilość spalin, a co za tym idzie ilość substancji szkodliwych (emisja gazów cieplarnianych) wprowadzanych do środowiska mogących negatywnie wpływać na zmiany klimatyczne. Na przedmiotowym odcinku drogi nie będzie dokonywana wycinka drzew, co za tym idzie ilość substancji szkodliwych (emisja gazów cieplarnianych) pochłanianych pozostanie bez zmian. Nie przewiduje się wzrostu ruchu samochodowego ze względu na istniejącą już drogę.

Przewidywane zmiany klimatu na przedsięwzięcie w perspektywie długoterminowej oraz odporność przedsięwzięcia i jego zdolność poradzenia sobie ze skutkami zmian klimatu

- ekstremalne zjawiska pogodowe powodowane zmianą klimatu, mogą mieć wpływ na istniejący drzewostan. Pojedyncze drzewa mogą zostać powalone przez silne podmuchy wiatru. Wywrócone drzewa wraz z systemem korzeniowym mogą spowodować uszkodzenie konstrukcji jezdni, uszkodzenie mienia – pojazdów poruszających się po drodze oraz stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia użytkowników korzystających z drogi. W związku z powyższym należy dokonać wycinki drzew które w przyszłości mogą zagrażać zdrowiu i życiu użytkowników drogi

- zaniechanie przedsięwzięcia będzie miało większy negatywny wpływ na klimat, ponieważ przy istniejącym stanie drogi pojazdy poruszają się wolniej, ruch nie jest płynny, co powoduje większe zużycie paliwa, okładzin klocków hamulcowych. Obecna sytuacja skutkuje wprowadzaniem do środowiska większej ilości zanieczyszczeń w postaci hałasu, pyłów i spalin w tym gazów cieplarnianych, mających wpływ na zmiany klimatyczne.

Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny.

### **9. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego**

Planowana przebudowa drogi przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

### **10. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem**

Nie dotyczy

### **11. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej**

Opisano w punkcie 5.6

### **12. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko**

Opisano w punkcie 5.4

### **13. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko**

W ramach inwestycji nie przewiduje się prac rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Nie przewiduje się frezowania/rozbiórki głównego ciągu drogi z uwagi na istniejącą nawierzchnię gruntowo – tłuczniową (wszystkie nowe warstwy asfaltu będą wbudowane na istniejącej nawierzchni).

### **Podsumowanie**

W/w inwestycja nie wpłynie na walory przyrodnicze i krajobrazowe, biorąc pod uwagę istniejące użytkowanie terenu. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny.

Ponadto skala przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz wykorzystywanie zasobów naturalnych, emisji jak też występowanie innych uciążliwości jest znikome.

Wójt Gminy  
Andrzej Twardowski