

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 2024 r. poz. 1112), zwanej dalej „ustawą ooś” w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 z późn. zm.), zwanej dalej K.p.a. oraz stosownie do zapisu § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Szczutowo reprezentowana przez Panią Agnieszkę Chomka w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, polegającego na „Przebudowie drogi gminnej na działkach nr ewid. 67 i 74 obrębu Podlesie nr ewid. 157 obrębu Grądy gmina Szczutowo”.

orzekam

I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej na działkach nr ewid. 67 i 74 obrębu Podlesie nr ewid. 157 obrębu Grądy gmina Szczutowo”,

II. określłam warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c 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) prace ingerujące w pokrycie glebowe należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. W terminie od 1 września do końca lutego lub w tym czasie pod nadzorem przyrodniczym specjalisty lub specjalistów posiadających wiedzę z zakresu nauk przyrodniczych (ornitologa); przed przystąpieniem do prac należy również dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, a także analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej; analiza winna być prowadzona w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępnie od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody;
- 2) Podczas prowadzenia prac należy zabezpieczyć wykopy w sposób uniemożliwiający wypadnie do nich zwierząt (wygrodzenia, przykrycia);
- 3) stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
- 4) wszystkie naprawy i konserwacje sprzętu prowadzić na terenie baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych;
- 5) teren inwestycji wyposażać w odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do neutralizacji ewentualnych wycieków;
- 6) 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;
- 7) teren zaplecza budowy w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu, zorganizować na utwardzonym terenie, zabezpieczający przed przedostaniem się ewentualnych zanieczyszczeń do gruntu i wód, w odległości co najmniej 50 m od rowu melioracyjnego;
- 8) na etapie realizacji inwestycji wodę pobierać z sieci wodociągowej zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez zarządcę sieci;
- 9) ścieki bytowa generowane na etapie realizacji, odprowadzać do szczelnych zbiorników

- bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;
- 10) wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać do rowów drogowych; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wód na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód;
 - 11) prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych;
 - 12) roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
 - 13) zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składać poza obszarami, na których znajdują się ciekły wodne, rów melioracyjny, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych od ujść wód podziemnych;
 - 14) teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;
 - 15) odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbiorupodmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

UZASADNIENIE

W dniu 18 marca 2025 roku Gmina Szczutowo reprezentowana przez Panią Agnieszkę Chomka złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, polegającego na „Przebudowie drogi gminnej na działkach nr ewid. 67 i 74 obrębu Podlesie nr ewid. 157 obrębu Grądy gmina Szczutowo”.

Przedsięwzięcie będzie oddziaływać na działki:

Gmina Szczutowo, powiat sierpecki:

Obr. 0022 Podlesie, dz. nr 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 66/1, 66/3, 66/5, 66/4, 204/2, 74, 424/1, 438, 437, 439, 204/1, 436, 435, 73/1, 72, 71, 69, 68

Obręb. 0012 Grądy, dz. nr 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 145, 157, 158, 164, 165, 166, 167, 168/2, 168/1, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 178.

Stosownie do treści art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy o 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 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839z 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 ooś Wójt Gminy Szczutowo wystąpił w dniu 27 marca 2025 roku pismem znak: RI.6220.9.2025 do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej we Włocławku 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 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sierpcu z dnia 14.04.2025 r. (data wpływu: 18.04.2025 r.) znak: ZNS.9022.2.12.2025, w której uznać, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowie drogi gminnej na działkach nr ewid. 67 i 74 obrębu Podlesie nr ewid. 157 obrębu Grądy gmina Szczutowo”. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 18 kwietnia 2025 roku (data wpływu 22.04.2025 r.) znak WOOS-I.4220.383.2025.MKA.2 wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. opinii Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska 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 lub c ustawy ooś. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej we Włocławku z dnia 28.04.2025 r. (data wpływu: 28.04.2025 r.) znak: WA.ZZŚ.7.4901.64.2025 wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej na działkach nr ewid. 67 i 74 obrębu Podlesie nr ewid. 157 obrębu Grądy gmina Szczutowo” nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W ww. opinii Dyrektor Zarządu Zlewni we Włocławku 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.

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 pn. „Przebudowie drogi gminnej na działkach nr ewid. 67 i 74 obrębu Podlesie nr ewid. 157 obrębu Grądy gmina 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.

Planowana inwestycja polega na przebudowie przebudowie drogi gminnej 370602W w miejscowości Grądy na odległości ok. 1400 mb od skrzyżowania z drogą gminną nr 370601W do m. Stare Grądy. Długość przebudowywanego odcinka drogi wraz ze skrzyżowaniami wyniesie

łącznie około 1200, 00 m. Obecnie powierzchnia odcinka drogi posiada nawierzchnie piaszczysto – tłuczniową, której stan techniczny jest zły i wymaga naprawy. Szerokość istniejącej drogi wynosi średnio 4,00 – 5,00 m. Planowana inwestycja przebiega w części przez tereny częściowo zabudowane - miejscowości Stare Grądy, a także przez tereny niezabudowane. W części terenu zabudowanego występuje zabudowa jednorodzinna, zagrodowa, gospodarstwa rolne, użytki rolne i nieużytki. Poza terenem zabudowy większość stanowią użytki rolne i nieużytki. Celem przedsięwzięcia jest wykonanie nowej nawierzchni drogowej wraz z odwodnieniem i oznakowaniem. Przebudowa drogi wpłynie na poprawę bezpieczeństwa jej użytkowników jak i komfortu przejazdu.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowę jezdni: wykonanie nawierzchni podbudowy – twardej niulepszonej frakcji 0/31,5 mm z KŁ uzyskanej w wyniku przekruszenia surowca skalnego szerokości 5,00 m (Etap I inwestycji);
- Wykonanie nawierzchni zw całości z mieszanki mineralno – asfaltowej szerokości 4,50 m (Etap II inwestycji);
- odwodnienie powierzchniowe;
- rekultywacja ziemi;

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. 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 olejów, smarów wykonane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych. Pracownicy będą wyposażeni w środki absorpcyjne, takie jak sorbent, które w przypadku jakiegokolwiek 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 przed hałasem. Woda na etapie budowy będzie pobierana z istniejącej sieci wodociągowej, a jej szacunkowe zapotrzebowanie wynosi ok. 100 m³. Dla pracowników zostaną ustawione przenośne sanitariaty, które będą obsługiwane przez wyspecjalizowaną firmę. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej.

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,
- 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,
- 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.

Ryzyko awarii na etapie budowy jest minimalne, ponieważ stosowany sprzęt posiada atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu oraz podlega stałej konserwacji na terenie głównej bazy wykonawcy poza budową.

Eksploracja 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

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.

W odległości ok. 300 m od planowanej inwestycji znajduje się ciek Dopływ spod Brzeszcek Małych. W Wyniku realizacji inwestycji nie zostanie naruszony ani przekształcony.

Obszar przeznaczony pod planowaną inwestycję jest położona w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 215 Subniecka warszawska. Ze względu na rozmiary, charakterystykę, technologię realizacji planowanego przedsięwzięcia nie stwarza ono żadnego zagrożenia dla wód podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodni-błotnistych lub innych obszarach o płytkim zaleganiu wód gruntowych w tym siedlisk lęgowych oraz przy ujściu rzek.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły w obszarze dorzecza Wisły jednolitych części wód podziemnych rzecznych RW2000102756529 o nazwie Kanał Gójsk.

Dla ww. JCWP ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych : zagrożona. Status JCWP to naturalna część wód JCWP jest monitorowana. Zły stan JCWP uwarunkowany jest umiarkowany stan ekologiczny to OWO; makrobezkręgowce. Presje determinujące stan wód w obrębie danej JCWP to presja troficzna – źródła bytowe i komunalne (rozproszone); presja hydromorfologiczna – prostowanie koryta – rzeki główne i pozostałe, budowle piętrzące – rzeki główne i rzeko pozostałe.

Celem środowiskowym dla stanu ekologicznego jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [OWO, MMI]; pozostałe wskaźniki – II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D. Celem środowiskowym dla stanu chemicznego jest jego dobry stan.

Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 RDW ustanowiono odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych, które jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: OWO, MMI. Warunkiem odstąpienia jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

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

Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych. Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200048, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. Stan wód jest monitorowany, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych tj. utrzymanie obecnego stanu ilościowego i chemicznego wód jest niezagrażona.

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

przestrzega przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 2023 poz 300) .

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami góorskimi i leśnymi.

Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r o ochronie przyrody (dz. U. z 2024 r. poz. 1478, ze zm.).

Najbliższym obszarem Europejskie Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar specjalnej ochrony ptaków Doliny Wkry i Mławki PLB140008 zlokalizowany w odległości ok 23 km od granic planowanej inwestycji.

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 35 osób/km² (wg danych GUS z 2024 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 ooś „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.

Na podstawie art. 84 ust. 2 ustawy ooś 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 2023 r. poz. 1094 z późn. 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. Agnieszka Chomka- pełnomocnik /pełnomocnictwo w aktach/
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
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sierpcu
ul. Piastowska 24a
09-200 Sierpc
5. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku
ul. Okrzei 74 A
87-800 Włocławek
6. A/a

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112) charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

1.1. Rodzaj przedsięwzięcia

- roboty drogowe
- przebudowa drogi gminnej 370602W w miejscowości Grądy na odcinku o długości ok. 1400 mb od skrzyżowania z drogą gminną nr 370601W do m. Stare Grądy.

1.2. Skala przedsięwzięcia

- * droga gminna klasy „D”
- * przebudowa jezdni: wykonanie nawierzchni podbudowy - twardej nieulepszonej frakcji 0/31,5 mm z KŁ uzyskanej w wyniku przekruszenia surowca skalnego szerokości 5,00 m (ETAP I inwestycji) oraz wykonaniu nawierzchni w całości z mieszanki mineralno – asfaltowej szerokości 4,50 m (ETAP II inwestycji)
- * odwodnienie powierzchniowe,
- * rekultywacja zieleni,

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest 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 1200,00 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. Planowana inwestycja przebiega w części przez tereny częściowo zabudowane - miejscowości Stare Grądy, a także przez tereny niezabudowane. 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. Droga na dzień dzisiejszy jest klasy D, kategoria ruchu KR1. Przy projekcie przebudowy w/w drogi parametry pozostaną bez zmian.

Planowa inwestycja nie leży na obszarze chronionego krajobrazu OCHK.

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 .

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

Działki objęte inwestycją:

dz. nr 67 - obręb 0022 Podlesie, Id działki :142706_2 – pas drogowy

dz. nr 74 - obręb 0022 Podlesie, Id działki :142706_2 – pas drogowy

dz. nr 157 - obręb 0012 Grądy, Id działki :142706_2 – pas drogowy

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

2.1. Powierzchnia

pas drogowy długości ok. 1,4 km

powierzchnia pasa drogowego - 0,75 ha

2.2. Sposób wykorzystania

- istniejąca jezdnia o nawierzchni piaszczysto - tłuczniowej, szerokości średnio 4,00 - 5,00 m,

w złym stanie technicznym

zjazdu do posesji w części zagospodarowane

- odwodnienie drogi na tereny przyległe

- istniejące sieci podziemne: telefoniczna, wodociągowa 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.

krzewy – występują w pasie drogowym objętym projektem

w terenie przyległym - (poza pasem drogowym)

– trawniki - istniejące

– drzewa - istniejące

3. Rodzaj technologii

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.

3.1. Stan projektowany

3.1.1. Elementy infrastruktury

Jezdnia	*	istniejąca o szer. 4,00 – 5,00 m
Kanalizacja burzowa	*	nie występuje
Kanalizacja sanitarna	*	nie występuje
Sieć gazowa	*	nie występuje
Sieć wodociągowa	*	istniejąca
Sieć telekomunikacyjna	*	istniejąca
Sieć energetyczna	*	istniejąca
Sieć ciepłownicza		

*	istniejąca
*	nie występuje

3.1.2. Jezdnia

Projekt przebudowy jezdni obejmuje wykonanie nawierzchni podbudowy - twardej nieulepszonej frakcji 0/31,5 mm z KŁ uzyskanej w wyniku przekruszenia surowca skalnego szerokości 5,00 m (ETAP I inwestycji) oraz wykonaniu nawierzchni w całości z mieszanki mineralno – asfaltowej (ETAP II inwestycji) szerokości 4,50 m o łącznej dł. ok. 1,4 km,. Trasa drogi w planie jak i w przekroju podłużnym została dostosowana do istniejącego odcinka drogi, oraz konfiguracji terenu. Oś drogi projektowanej dopasowano do istniejącego stanu z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni.

Cały odcinek przebudowy zakłada korektę spadków podłużnych oraz profilowaniem spadów poprzecznych jezdni.

Inwestycja w wariantie preferowanym nie będzie kolidować z budynkami (nie zaistnieje konieczność wykonania ich rozbiórek).

Niweleta planowanego odcinka drogi zostanie dowiązana do istniejących rzędnych wysokościowych jezdni (z korektami łuków pionowych), rzędnych obiektów inżynierskich oraz rzędnych zjazdów wraz z uwzględnieniem wymaganych spadków gwarantujących prawidłowe odwodnienie drogi. Powiązanie z innymi drogami publicznymi nie ulegnie zmianie.

Dane techniczne jezdni:

Droga gminna

- droga klasy	D
- kategoria ruchu	KR1
- długość jezdni	1,4 km
- prędkość projektowa	Vp= 30 km/h
- obciążenie	110 kN/oś
- szer. jezdni	5,0 m
- szer. jezdni	
w-wa podbudowy	5,00 m
w-wa ścieralna	4,50 m
- wzmocnienie poboczy z	do 0,50 m
- odwodnienie powierzchniowe	

Etap I

- w-wa podbudowy: twarda nieulepszona frakcji 0/31,5 mm z KŁ uzyskanej w wyniku przekruszenia surowca skalnego	5-15 cm
- istn. konstrukcja drogi	

Jezdnia - poszerzenie

- w-wa podbudowy: twarda nieulepszona frakcji 0/31,5 mm z KŁ uzyskanej w wyniku przekruszenia surowca skalnego	5-15 cm
- w-wa odsączająca z piasku lub pospółki	20 cm

Etap II

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S	3 cm
---	------

3.1.3. Przepusty

W ciągu drogi gminnej występują przepusty.

3.1.4. Roboty na sieciach uzbrojenia terenu

W ramach przedmiotowej inwestycji nie planuje się przebudowy sieci uzbrojenia terenu o charakterze magistralnym bądź innych o dużej przepustowości, które mogłyby wynikać z kolizji z planowaną infrastrukturą. W przypadku przebudowy sieci uzbrojenia terenu nie zostaną osiągnięte progi wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).

3.1.5. Natężenie ruchu pojazdów

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy przebudowy drogi powiatowej – nie przewiduje się tutaj natężenia ruchu pojazdów samochodowych, które mogłyby generować ponadnormatywne poziomy hałasu lub zanieczyszczeń powietrza. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wprowadza nowych elementów sieci drogowej, nie wpłynie ono także na zmianę relacji lub rozkład ruchu w lokalnej sieci drogowej.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

WARIANT ZEROWY

Wariant polega na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. W takim przypadku funkcjonalność obszaru pozostaje na dotychczasowym niskim poziomie. Teren przeznaczony na poszerzenie drogi nie zostanie wykorzystany. Pozostanie nieulepszona nawierzchnia, w której podczas użytkowania wystąpią zagłębienia, nierówności. Wystąpią niekontrolowane zrzuty wód deszczowych na tereny graniczące. Poziom bezpieczeństwa ruchu pojazdami mechanicznymi pozostanie na bardzo niskim poziomie. Stan drogi nie pozwoli na zmniejszanie emisji spalin, zapylenia oraz hałasu poruszających się pojazdów.

WARIANT I

Zgodny z zakresem prezentowanym w niniejszej karcie. W pełni realizuje cele projektu. Korzystniejszy pod względem środowiskowym ze względu na m.in. uporządkowanie spływu wód opadowych, prawidłowej lokalizacji jezdni. W obrębie drogi nastąpi uporządkowanie bezpieczeństwa ruchu. Przebudowa pozwoli na radykalne zmniejszanie emisji spalin, zapylenia oraz hałasu poruszających się pojazdów.

WARIANT II

Zgodny z zakresem przedstawionym dla wariantu I lecz bez nowej nawierzchni.

Wariant ten nie pozwoli na uporządkowanie gospodarki wodami opadowymi zgodnie z wymogami prawa. Zagospodarowanie terenu wykonane zostanie w minimalnym, niezbędnym zakresie. Funkcje publiczne pozostaną ograniczone. Brak nowej nawierzchni w dalszym ciągu będzie powodowało tworzenie się zastoisk wody i ubytków w jezdni.

Podsumowując - wybór Wariantu I jest najbardziej korzystny z punktu widzenia ochrony środowiska oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego. Poprawi się także ogólny wizerunek terenu.

5. 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. 5 300 t	- wytwórnia rejestrowana
- beton	ok. 100 m ³	- wytwórnia rejestrowana
- kruszywa	ok. 2 100 t	- kopalnia rejestrowana
- piasek, żwir	ok. 1 800 t	- żwirownia rejestrowana
- rury PP, PVC, PE	ok. 100 m	- hurtownie, składy budowlane
- woda	ok. 100 m ³	- pobierana na etapie budowy z istniejącej sieci wodociągowej
- paliwa	ok. 100 m ³	- koncesjonowane stacje paliw
- energia elektryczna do zaplecza		- z sieci lokalnej

Ilość sprzętu na budowie

równiarka	szt. 1
rozkładarka mas	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.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

6.1. 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 ₁ [µg/m ³]	D _a [µg/m ³]
1	70	NO ₂	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 (NO₂), powstające podczas spalania paliw w silnikach oraz opary ołowiu, tlenki siarki (SO_x), z przewagą dwutlenku siarki (SO₂), powstające podczas spalania oleju napędowego.

Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ m.in. takie czynniki, jak: rodzaj spalanego 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 obarczone 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.

6.2. 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 zależna jest 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 złowonnych, 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.

6.3. 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 drogowych.

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

Tereny utwardzone - nawierzchnia twarda - 7000,00 m² [0,70ha]

Pobocza, tereny zielone 1400,00mx1,00mx2 +1400,00mx6,75mx2 = 10 850,00 m² [1,09ha]

q – natężenie deszczu ($dm^3/s/ha$)

F – powierzchnia zlewni

Ψ – współczynnik spływu powierzchniowego, ϕ – współczynnik opóźnienia

Ilość ścieków opadowych dla nawierzchni utwardzonej

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

$$Q_1 = 15 \times 0,70 \times 0,9 \times 0,75$$

$$Q_1 = 7,08 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

Dla deszczu jednorocznego

$$Q_1 = 77 \times 0,70 \times 0,9 \times 0,75$$

$$Q_1 = 36,38 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

Dla deszczu nawalnego

$$Q_1 = 130 \times 0,70 \times 0,9 \times 0,75$$

$$Q_1 = 61,42 \text{ dm}^3 \text{ s/ha}$$

Tereny zielone i pozostałe - pobocza

$$Q_2 = 15 \times 1,09 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q_2 = 1,84 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Dla deszczu jednorocznego

$$Q_2 = 77 \times 1,09 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q_2 = 9,44 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Dla deszczu nawalnego

$$Q_2 = 130 \times 1,09 \times 0,15 \times 0,75$$

$$Q_2 = 15,94 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Ilość ścieków opadowych

$$\text{Razem} = Q_1 + Q_2 = 7,08 + 1,84 = 8,92 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Dla deszczu jednorocznego

$$\text{Razem} = Q_1 + Q_2 = 36,38 + 9,44 = 45,82 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

Dla deszczu nawalnego

$$\text{Razem} = Q_1 + Q_2 = 61,42 + 15,94 = 77,36 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$$

6.4. 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, odpadowych materiałów 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
- 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
- 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.

6.5. 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

6.6. 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

6.7. 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 skierowaną 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.

7. Rodzaje i ilość wprowadzanych substancji do środowiska lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

7.1. Ilość i sposób odprowadzanych ścieków socjalno-bytowych:

- nie dotyczy

7.2. Ilość i sposób odprowadzanych ścieków technologicznych:

- nie dotyczy

7.3. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

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

7.4. 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 trakcie 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.

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

- nie dotyczy

8. 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 wędrowne zwierząt omijają przedmiotową inwestycję.

9. Obszary podlegające ochronie przyrody

Planowa inwestycja nie leży na Obszarze Chronionego Krajobrazu

- 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 uzdrowiskowej: brak
- gęstość zaludnienia: bardzo mała
- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone: brak
- korytarz ekologiczny - Przebieg przedmiotowego przedsięwzięcia nie zawiera się w obszarze krajowego korytarza ekologicznego. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu pojazdów (jest to droga powiatowa) nie przewiduje się tutaj znaczącego barierowego oddziaływania tej drogi. Migracja zwierzyny średniej i dużej będzie mogła się realizować po powierzchni drogi.

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 Środkowej Wisły, który należy do Dorzecza Wisły. Obszar Regionu Wodnego Środkowej Wisły jest administrowany przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie.

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 jednolitych części wód podziemnych o nazwie JCWPd nr 48

Ogólna charakterystyka środowiskowa JCWPd nr 48:

- Kod JCWPd: PLGW200048
- Powierzchnia JCWPd: 2966,50 km²
- Obszar dorzecza: Wisła
- Region wodny: Środkowej Wisły

Ocena stanu JCWPd nr 48:

ocena stanu wód:

- stan ogólny: dobry
- stan ilościowy: dobry
- stan chemiczny: dobry
- ocena ryzyka niespełnienia celów środowiskowych: niezagrożona
- 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-Kanał Gójsk

- Kod: RW2000102756529
- Typologia 23
- Status JCW wstępny: naturalna
- Status JCW ostateczny: naturalna
- Zmiany hydromorfologiczne uzasadniające wyznaczenie: nie dotyczy
- stan ekologiczny umiarkowany
- stan chemiczny – brak danych
- Odstępstwo: nie dotyczy
- Rodzaj odstępstwa: nie dotyczy
- 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 olejów, 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.

10.1 Wpływ inwestycji na obszary chronione

Inwestycja nie leży w Obszarze Chronionego Krajobrazu OCHK. Przebudowa drogi nie spowoduje zmian wysokościowego terenu obecnego, nie zmienia również sytuacyjnie swojego przebiegu co sprawia, że nie wpłynie na zmiany krajobrazu w jej otoczeniu.

Inwestycja nie powoduje naruszenia i zniszczenia siedlisk gatunków chronionych. Projektowana droga znajduje się poza głównymi szlakami migracyjnymi i korytarzami ekologicznymi.

10.2 Obszary chronione na podstawie innych ustaw

W miejscu inwestycji oraz w jej pobliżu brak jest obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. W pobliżu planowanej inwestycji brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia oraz w strefie jego oddziaływania brak jest obiektów wpisanych do wojewódzkiego rejestru zabytków nieruchomych.

W związku z powyższym nie przewiduje się bezpośredniego i pośredniego oddziaływania przedsięwzięcia na zabytki objęte ochroną na podstawie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Tym samym należy uznać, że przedsięwzięcie na etapie realizacji i eksploatacji nie będzie oddziaływało na takie obiekty.

Dla planowanego przedsięwzięcia nie jest wymagane utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

10.3 Obszary zalewowe i ochrony przeciwpowodziowej

Inwestycja poza obszarem zalewowym i ochrony przeciwpowodziowej.

10.4 Szlaki migracyjne zwierząt

Droga jest duktem istniejącym, obecnie jednak nie stanowi w żadnej mierze bariery ekologicznej, z uwagi na znikome natężenie ruchu. Przeprowadzone prace inwentaryzacyjne wskazały, że zwierzęta obecnie bardzo nielicznie i bez przeszkód przekraczają drogę. Przebudowa drogi i poprawa jej parametrów raczej nie zwiększy liczby pojazdów po niej się poruszających, ponieważ stanowi dojazd do kilku posesji zabudowy zagrodowej.

W oparciu o wyznaczone przez Państwową Akademię Nauk – Zakład Badania Ssaków w Białowieży, korytarze ekologiczne zwierząt w Polsce (w. Jędrzejewski, 2006) planowana do przebudowy droga nie przebiega przez teren korytarza ekologicznego.

10.5. Transeuropejska sieć dróg

Planowana do przebudowy droga **nie jest włączona** do transeuropejskiej sieci drogowej.

10.6. Kumulacja przedsięwzięć

Na terenie, na którym planowana jest przebudowa drogi nie było i nie jest realizowane żadne przedsięwzięcie mogące negatywnie oddziaływać na środowisko w związku z powyższym nie nastąpi skumulowanie oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

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.

Wpływ inwestycji 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.