

Dzierzgowo, dnia 31 lipca 2013 roku.

OŚR.6220.2.2013

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust.2 pkt 2, art. 75 ust 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Powiatowego Zarządu Dróg w Mławie oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mławie,

orzekam

1. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej Nr P2361W Szemplino – (granica województwa) – Brzozowo-Maje – Dzierzgowo – Rzęnowo – Grójec – Klewki, odcinek od km 0+000,00 do km 2+928,06 (Gmina Dzierzgowo, powiat mławski, województwo mazowieckie) położonej na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnym 38 w obrębie nr 3 Brzozowo-Maje”
2. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 04 czerwca 2013r. Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota” 10, 06-500 Mława zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej Nr P2361W Szemplino – (granica województwa) – Brzozowo-Maje – Dzierzgowo – Rzęnowo – Grójec – Klewki, odcinek od km 0+000,00 do km 2+928,06 (Gmina Dzierzgowo, powiat mławski, województwo mazowieckie) położony na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnym 38 w obrębie nr 3 Brzozowo-Maje”. Do wniosku dołączono dokumenty wymienione w art. 74 ust. 1 pkt 2, 3 i 6 Uoos.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć określonych w art. 71 ust. 2 pkt 2 Uoos oraz wymienione zostało w § 3 ust 1, pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397). Na podstawie art. 64 ust. 1

Uoos organ prowadzący postępowanie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Powiatowego Inspektora Sanitarnego o wyrażenie opinii w przedmiocie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie w swojej opinii z dnia 25 czerwca 2013 roku, Nr ZNS-712.17.2013 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem z dnia 26 czerwca 2013 roku, WOOŚ-II.4240.862.2013.IA wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (postanowienie znajduje się pod adresem <http://www.ekokarty.pl/wykaz/rDOS-warszawa>).

Postanowieniem z dnia 08 lipca 2013 roku, znak OŚR.6220.2.2013 Wójt Gminy Dzierzgowo nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi powiatowej Nr P2361W Szemplino – (granica województwa) – Brzozowo-Maje – Dzierzgowo – Rzęnowo – Grójec – Klewki, odcinek od km 0+000,00 do km 2+928,06 (Gmina Dzierzgowo, powiat mławski, województwo mazowieckie) położony na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnym 38 w obrębie nr 3 Brzozowo-Maje”.

Zgodnie z art. 85 ust.2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko za odstąpieniem od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przemawiały następujące argumenty.

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej Nr P2361W Szemplino (granica województwa) – Brzozowo-Maje – Dzierzgowo – Rzęnowo – Grójec – Klewki. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosić będzie około 2 928,06 mb.

Droga powiatowa Nr P2361 W na przebudowywanym odcinku od km 0+000 do km 2+928,06 posiada przekrój szlakowy z jezdnią o nawierzchni:

- gruntowej od km 0+000 do km 1+300;
- żwirowej od km 1+300 do km 2+695;
- nawierzchni brukowej od km 2+695 do km 2+875;
- nawierzchni bitumicznej dwuwarstwowej szerokości zmiennej od 4,00 do 5,35 m na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06.

Obecnie pas wyjeżdżony nie pokrywa się z pasem ewidencyjnym.

Charakterystyczne parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - Z;
- nośność podłoża G1;
- głębokość przemarzania - 1,00 m;
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego - KR2;
- szerokość nawierzchni - 5,00 i 6,50 m;
- szerokość poboczy z kruszywa - min. 1,00 m;
- spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy - 2%;

- spadek pobocza – 6%;
- nachylenie skarp – 1:1,5.

Przewiduje się poszerzenie odcinka o nawierzchni brukowej i o nawierzchni bitumicznej. Na odcinku od km 2+928,06 do km 2+875 projektuje się obustronny chodnik, a na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06 chodni prawostronny. Na całym odcinku założono szesnaście punktów wierzchołkowych oraz dwa punkty kierunkowe. Łuki poziome projektuje się z przechyłkami.

Konstrukcja nawierzchni dla ruchu KR2:

1. na odcinku od km 0+000 do km 2+695:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W grubości 7 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie wg PNS – 06102 grubości 20 cm;
- istniejące podłoże lub nasyp z gruntu G1 z wykopów;

2. na odcinku od km 0+695 do km 2+875 konstrukcja poszerzenia jak ww. odcinku na istniejącej nawierzchni brukowej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5 cm;
- warstwa wyrównawczo – wzmacniająca z betonu asfaltowego AC 22 W grubości zmiennej, średnio 5 cm;
- warstwa profilująca z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102 grubości średnio 5 cm;
- istniejące podłoże gruntowe lub nasyp z gruntu G 1 z wykopów.

3. na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06 konstrukcja poszerzenia jak wyżej na istniejącej nawierzchni bitumicznej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5 cm;
- warstwa wyrównawczo – wzmacniająca z betonu asfaltowego AC 22 W grubości zmiennej, średnio 5 cm.

Pomiędzy warstwami bitumicznymi oraz pomiędzy warstwą podbudowy z kruszywa stabilizowanego, a warstwą bitumiczną projektuje się związanie międzywarstwowe.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się również przebudowę przepustu w km 2+641,50 o Ø 60 cm i długości 9,30 m na przepust o Ø 80 cm i długości 11 m oraz wykonanie przepustów prostopadle do drogi w:

- km 0+820 rurowy Ø 60 i długości 10,0 m;
- km 1+150 rurowy Ø 60 i długości 10,0 m;
- km 1+431 rurowy Ø 60 i długości 10,0 m;

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę młodych drzew stanowiących odcinek lasu, który powstał jako samosiejki w pasie drogi.

b. powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie:

Planowana inwestycja będzie częściowo powiązana z innymi przedsięwzięciami (drogi). Jednak z uwagi na znikomy charakter oddziaływań brak jest możliwości kumulowania się jej oddziaływań z innymi.

c. wykorzystania zasobów naturalnych:

Z przedłożonych dokumentów wynika, że do przebudowy przedmiotowego odcinka drogi będzie wykorzystane m.in. beton asfaltowy i cementowy, emulsja asfaltowa, kruszywo naturalne i inne materiały. Natomiast podczas eksploatacji drogi nie przewiduje się stałego wykorzystania wody, energii, surowców i paliw.

d. emisji i występowania innych uciążliwości:

W trakcie przebudowy drogi wystąpią w analizowanym rejonie okresowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane. W celu minimalizacji tych uciążliwości prace wykonywane będą w porze dziennej, z użyciem sprzętu sprawnego technicznie.

Eksploatacja przedsięwzięcia wiązała się będzie z emisjami substancji do powietrza oraz hałasu, pochodzącymi z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń substancji ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Wymiana nawierzchni drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu, a zwiększenie płynności ruchu może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza.

Wody opadowo – roztopowe będą odprowadzane do rowów przydrożnych.

e. ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoz. i bhp minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii.

Istnieje jednak możliwość wystąpienia awarii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, gdy w przypadku kolizji drogowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, materiały te zostaną uwolnione do środowiska. Poprawa stanu technicznego drogi zdecydowanie zmniejszy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia w porównaniu z sytuacją obecną.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego- uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych;

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby inwestycja była realizowana w rejonie występowania obszarów wodno-błotnych oraz innych o płytkim zaleganiu wód podziemnych

b) obszary wybrzeży:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi. Odcinek przebudowywanej drogi od km 0+000 do km 2+510 przebiega przez obszar leśny. Ponadto, w ramach realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę około 1400 sztuk młodych drzew stanowiących odcinek lasu, który powstał jako samosiejki w pasie drogowym. prace związane z wycinką drzew

należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 16 października do końca lutego.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby inwestycja była realizowana w rejonie występowania obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Planowana do przebudowy droga stanowi granicę Zieluńsko-Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego Rozporządzeniem Nr 18 Wojewody Mazowieckiego z dnia 15 kwietnia 2005 roku w sprawie Zieluńsko-Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91, poz. 2450, ze zm.). Ww. rozporządzenie określa szereg zakazów, w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W myśl art. 24, ust. 2, pkt. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.), zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Rumocka PLB280007 znajduje się w odległości około 11,8 km w kierunku północnym od terenu inwestycji.

Dla prawidłowej przebudowy drogi, konieczne jest usunięcie około 1400 sztuk młodych drzew o średnicy od 16 do 25 cm. Z uwagi na fakt, iż zlokalizowane są one na terenach leśnych, mogą stanowić siedliska zwierząt objętych ochroną gatunkową (głównie ptaków). W związku z powyższym, prace związane z wycinką drzew należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 16 października do końca lutego.

Jednocześnie informuję się, że w przypadku ewentualnego stwierdzenia występowania gatunków chronionych lub o znaczeniu dla Unii Europejskiej, konieczne jest pozostawienie w możliwie najlepszym stanie siedliska gatunku. W tym celu należy podjąć niezbędne działania zabezpieczające, a także w zależności od potrzeb minimalizujące i kompensacyjne. Zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.) na zniszczenie siedliska gatunku chronionego (w tym niszczenia gniazd ptasich), niezbędna jest zgoda właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby inwestycja była realizowana w rejonie występowania obszarów, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Z kart informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby inwestycja była realizowana w rejonie występowania obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie Gminy Dzierzgowo wynosi 22 osób/km² (wg danych GUS z 2012 r.).

i) obszary przylegających do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i najbliższej okolicy nie występują zbiorniki wód stojących.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

3) Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1 i 2 wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

Na podstawie przedstawionej dokumentacji można stwierdzić, że w związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia, ze względu na jego charakter i skalę nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwo oddziaływania:

Informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczają się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Natomiast w fazie eksploatacji będą występowały oddziaływania spowodowane emisją hałasu i substancji do powietrza, spowodowane ruchem pojazdów. W wyniku planowanej przebudowy drogi zwiększy się płynność ruchu pojazdów, skróci się czas przejazdu, przez co ograniczona zostanie emisja hałasu i substancji do powietrza.

Organ, po dokładnej analizie zgromadzonego materiału dowodowego, w tym otrzymanych od właściwych organów opinii, kierując się kryteriami zawartymi 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 stwierdził brak potrzeby poddania przedmiotowego przedsięwzięcia ocenie oddziaływania na środowisko

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu lub wniosku o pozwolenie na budowę. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego Ciechanowie za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012r. poz. 1282 j.t.) jednostki samorządu terytorialnego zwalnia się od opłaty skarbowej.



WÓJT
Robert Jeliński

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. S. Roweckiego „Grota” 10, 06-500 Mława,
2. Usługi Projektowe Andrzej Dusiński, ul. Warszawska 1 lok 19, 06-500 Mława,
- 3.A/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie
ul. 1 Maja 6, 06-500 Mława.
2. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie
Wydział Spraw Terenowych I
ul. 17 Stycznia 7, 06-400 Ciechanów.

Załącznik Nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
znak OŚR.6220.2.2013 z dnia 31.07.2013r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem przedsięwzięcia jest „Przebudowa drogi powiatowej Nr P2361W Szemplino - (granica województwa) – Brzozowo Maje – Dzierzgowo – Rzęgnowo - Grójec Klewki odcinek od km 0+000,00 do km 2+928,06 (gmina Dzierzgowo, powiat mławski, województwo mazowieckie) położony na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnym 38 w obrębie nr 3 Brzozowo Maje”.

1. RODZAJ, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

Parametry techniczne drogi Nr P2361W T:

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi	- Z
- nośność podłoża	- G1,
- głębokość przemarzania	- 1,00 m
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego	- KR 2
- szerokość nawierzchni	- 5,00 i 6,50 m
- szerokość poboczy z kruszywa	- min. 1,00 m
- spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy	- 2 %
- spadek pobocza	- 6 %
- nachylenie skarp	- 1 : 1,5
- długość drogi – 2928 m.	

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. nr 257 poz. 2573 ze zm.) planowaną przebudowę należy zaliczyć do grupy przedsięwzięć dla których sporządzenie raportu może być wymagane (3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia).

2. ZAJMOWANA POWIERZCHNIA ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB WYKORZYSTANIA I POKRYCIE NIERUCHOMOŚCI SZATĄ ROŚLINNĄ

Całkowita powierzchnia pasa drogowego drogi nr P2361W wynosi 35,0 ha. Droga powiatowa Nr P2361W na przebudowywanym odcinku od km 0+000 do km 2+928,06 posiada przekrój szlakowy z jezdnią o nawierzchni gruntowej od km 0+000 do km 1+300, o nawierzchni żwirowej od km 1+300 do km 2+695, nawierzchni brukowej od km 2+695 do km 2+875 i o nawierzchni bitumicznej dwuwarstwowej szerokości zmiennej od 4,00 do 5,35 m na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06. Obustronne rowy są mocno zamulone a zjazdy nie są zaopatrzone w przepusty i w związku z tym woda nie odpływa z rowów. Rowy nie będą mogły być wykorzystane, ponieważ trasa drogi na wielu odcinkach wymaga korekty. Obecnie pas wyjeżdżony nie pokrywa się z pasem ewidencyjnym. Odcinek od km 0+00 do km 2+510 przebiega przez obszar leśny. Od km 2+510 do km 2+690 teren przyległy to pola uprawne i łąki. Na odcinku przechodzącym przez miejscowość Brzozowo Maje znajduje się po stronie pętla autobusowa a w pasie drogowym przebiega napowietrzna linia energetyczna i wodociąg. Droga przechodzi w poziomie terenu lub w nasypie oraz na krótkich odcinkach w niewielkim wykopie. Droga posiada jeden przepust poprzeczny Ø60 cm L= 12,00 m ze

ściankami czołowymi na cieku wodnym w km 2+641,50. Istniejący przepust wymaga przebudowy.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącej drogi, wobec czego sposób zagospodarowania i użytkowania terenu nie ulegnie zmianie.

Dla prawidłowej przebudowy drogi jest konieczne usunięcie około 1400 młodych drzew stanowiących odcinki lasu, który powstał jako samosiejki w pasie drogowym. Drzewa są o średnicy 16-25 cm i wszystkie rosną na działce drogowej w pasie drogowym. Kolidują z przebudową drogi.

3. RODZAJ ZASTOSOWANEJ TECHNOLOGII

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii występujących w budownictwie drogowym.

Zakres robót:

wykonanie robót rozbiórkowych

wykonanie robót ziemnych

wykonanie konstrukcji nawierzchni

wykonanie przebudowy istniejących i budowy nowych przepustów

wykonanie poboczy z kruszywa

wykonanie chodnika i zjazdów

wykonanie oznakowania

4. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII

Do zrealizowania planowanej inwestycji przewiduje się wbudowanie następujących materiałów:

- beton asfaltowy
- beton cementowy
- emulsja asfaltowa
- kruszywo naturalne, kruszywo łamane
- woda
- krawężniki, kostka betonowa, obrzeża
- stalowe bariery ochronne,
- słupki do znaków drogowych i znaki drogowe.

Podczas realizacji robót budowlanych będą używane maszyny budowlane napędzane olejem napędowym, zużycie 4÷10 l/h.

Do utrzymania wybudowanych dróg będą wykorzystywane następujące materiały: emulsja asfaltowa, grys, mieszanka pasku z solą (utrzymanie zimowe).

Zastosowanie wskazanych materiałów nie będzie miało istotnego znaczenia z punktu widzenia ochrony środowiska.

5. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

- korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów,
- korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi,
- zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety,
- korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi,

- zaniechanie prowadzenia prac hałaśliwych w nocy,
 - przewożenie materiałów sypkich na skrzyniach pojazdów zabezpieczonych oponczą
 - zabezpieczenie materiałów sypkich jak np. kruszywa na składowiskach plandekami, aby wyeliminować pylenie
 - wykorzystanie zebranego humusu do humusowania rowów i zakładania terenów zielonych. Nie przewiduje się powstania nadmiaru humusu. Grunty z wykopów zostaną wykorzystane do nadbudowania nasypów związanych z podniesieniem niwelety drogi (nowe warstwy nawierzchni).
 - nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej
 - woda dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej będzie potrzebna w niewielkich ilościach tylko do schładzania walców drogowych, zwilżania podbudów z kruszyw i potrzeb socjalno-bytowych zatrudnionych przy przebudowie pracowników
 - prowadzenie robót zgodnie z harmonogramem, wyeliminowanie opóźnień.
- Wody opadowe i roztopowe zostaną przejęte przez istniejące rowy drogowe.

6. RODZAJ I PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

Realizacja inwestycji drogowej – rozbudowa drogi powiatowej nr P2361W powodować będzie następujące rodzaje wprowadzanych do środowiska substancji lub energii (zarys problematyki):

Wody opadowe z przebudowywanej drogi i terenów przyległych odprowadzane będą do istniejących rowów przydrożnych trawiastych. Prognozując warunki eksploatacji należy stwierdzić, że nie zachodzi znaczące zagrożenie zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego w trakcie funkcjonowania rozbudowanej drogi. Skuteczność zastosowanych rozwiązań zarówno w sytuacji normalnego funkcjonowania dróg oraz w sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód gruntowych i powierzchniowych.

Wielkość i rodzaje wprowadzanych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dotyczą głównie CO₂, węglowodorów alifatycznych oraz węgla elementarnego. Wg prognozy oddziaływania na warunki aerosanitarnie otoczenia przebudowanych dróg należy stwierdzić, że funkcjonowanie dróg będzie spełniało normy w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza w perspektywie prognozowanych natężeń ruchu i nie zachodzi konieczność utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Należy dodać, że współczesne samochody emitują coraz mniej spalin, co związane jest z wprowadzeniem benzyn bezołowiowych i redukcją związków siarki w olejach napędowych oraz wprowadzenie bardzo rygorystycznych norm emisji spalin we współcześnie produkowanych silnikach.

Powstające w trakcie budowy drogi odpady nie są zaliczone do odpadów niebezpiecznych. Pozyskany destruk asfaltowy z frezowania zostanie użyty do wykonania podbudowy na poszerzeniach. Humus zostanie w trakcie budowy zmagazynowany poza pasem drogowym i powtórnie wbudowany na skarpach i przy urządzeniu terenów zielonych na obszarach zabudowanych.

7. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Ze względu na skalę przedsięwzięcia oraz odległość do najbliższej granicy z obcym państwem (ok. 180 km do granicy z Obwodem Kaliningradzkim) nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

8. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004R. O OCHRONIE PRZYRODY, ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana do przebudowy droga stanowi granicę Zieluńsko-Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ustanowionego Rozporządzeniem Nr 18 Wojewody Mazowieckiego z dnia 15 kwietnia 2005 roku w sprawie Zieluńsko-Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91, poz. 2450, ze zm) . Ww. rozporządzenie określa szereg zakazów, w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W myśl art. 24, ust. 2, pkt. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.), zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Napiwodzko-Rumocka PLB280007 znajduje się w odległości około 11,8 km w kierunku północnym od terenu inwestycji.



WOJ. Jeliński
Rozprawa

Załącznik Nr 2

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
znak OŚR. OŚR.6220.2.2013 z dnia 31.07.2013r..

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest:

Przebudowa drogi powiatowej Nr P2361W Szemplino - (granica województwa) – Brzozowo Maje – Dzierzgowo – Rzęnowo - Grójec Klewki odcinek od km 0+000,00 do km 2+928,06 (gmina Dzierzgowo, powiat mławski, województwo mazowieckie) położony na terenie oznaczonym numerem ewidencyjnym 38 w obrębie nr 3 Brzozowo Maje

Parametry techniczne drogi Nr P2361W T:

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- | | |
|--|-----------------|
| - klasa drogi | - Z |
| - nośność podłoża | - G1, |
| - głębokość przemarzania | - 1,00 m |
| - konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego | - KR 2 |
| - szerokość nawierzchni | - 5,00 i 6,50 m |
| - szerokość poboczy z kruszywa | - min. 1,00 m |
| - spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy | - 2 % |
| - spadek pobocza | - 6 % |
| - nachylenie skarp | - 1 : 1,5 |
| - długość drogi – 2928 m. | |

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. nr 257 poz. 2573 ze zm.) planowaną przebudowę należy zaliczyć do grupy przedsięwzięć dla których sporządzenie raportu może być wymagane (§ 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia).

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

Całkowita powierzchnia pasa drogowego drogi nr P2361W wynosi 35,0 ha. Droga powiatowa Nr P2361W na przebudowywanym odcinku od km 0+000 do km 2+928,06 posiada przekrój szlakowy z jezdnią o nawierzchni gruntowej od km 0+000 do km 1+300, o nawierzchni żwirowej od km 1+300 do km 2+695, nawierzchni brukowej od km 2+695 do km 2+875 i o nawierzchni bitumicznej dwuwarstwowej szerokości zmiennej od 4,00 do 5,35 m na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06. Obustronne rowy są mocno zamulone a zjazdy nie są zaopatrzone w przepusty i w związku z tym woda nie odpływa z rowów. Rowy nie będą mogły być wykorzystane, ponieważ trasa drogi na wielu odcinkach wymaga korekty.

Obecnie pas wyjeżdżony nie pokrywa się z pasem ewidencyjnym. Odcinek od km 0+00 do km 2+510 przebiega przez obszar leśny. Od km 2+510 do km 2+690 teren przyległy to pola uprawne i łąki. Na odcinku przechodzącym przez miejscowość Brzozowo Maje znajduje się po stronie pętla autobusowa a w pasie drogowym przebiega napowietrzna linia energetyczna i wodociąg. Droga przechodzi w poziomie terenu lub w nasypie oraz na krótkich odcinkach w niewielkim wykopie. Droga posiada jeden przepust poprzeczny $\varnothing 60$ cm L= 12,00 m ze ściankami czołowymi na cieku wodnym w km 2+641,50. Istniejący przepust wymaga przebudowy.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącej drogi, wobec czego sposób zagospodarowania i użytkowania terenu nie ulegnie zmianie.

Dla prawidłowej przebudowy drogi jest konieczne usunięcie około 1400 młodych drzew stanowiących odcinki lasu, który powstał jako samosiejki w pasie drogowym. Drzewa są o średnicy 16-25 cm i wszystkie rosną na działce drogowej w pasie drogowym. Kolidują z przebudową drogi.

3. Rodzaj technologii

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii występujących w budownictwie drogowym.

Zakres robót:

- wykonanie robót rozbiórkowych
- wykonanie robót ziemnych
- wykonanie konstrukcji nawierzchni
- wykonanie przebudowy istniejących i budowy nowych przepustów
- wykonanie poboczy z kruszywa
- wykonanie chodnika i zjazdów
- wykonanie oznakowania

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Na podstawie ustawy – Prawo ochrony środowiska przedsięwzięcia polegające na przebudowie drogi nie wymagają rozpatrywania wariantów lokalizacyjnych. Poniżej zostaną rozpatrzone warianty technologiczne.

Wariant 1 (projektowany) – polegający na wykonanie dróg o nawierzchni z betonu asfaltowego.

Nawierzchnie z betonu asfaltowego mają wiele zalet ze względu na ochronę środowiska:

- niska emisja hałasu,
- wysoka zdolność do pochłaniania drgań,
- beton asfaltowy jest materiałem, który poddaje się całkowicie recyklingowi, na rynku istnieje wiele technologii wykorzystujących w procesie technologicznym destrukta asfaltowy, np. podbudowa MCE (mieszanka mineralno-cementowo-emulsyjna),
- beton asfaltowy jest materiałem trwałym, średni okres eksploatacji nawierzchni z betonu asfaltowego wynosi 15-20 lat.

Wariant 2 – polegający na wykonaniu dróg z nawierzchnią z betonu cementowego.

Nawierzchnie betonowe są „głośniejsze” od nawierzchni z betonu asfaltowego. Emisja hałasu jest wyższa w porównaniu z nawierzchnią bitumiczną o ok. 3-5 dB. Dodatkowym mankamentem nawierzchni betonowych jest wyższa niż w przypadku nawierzchni bitumicznych propagacja drgań pochodzących od ruchu samochodowego do otoczenia.

Wariant zerowy – nie podejmowanie opisywanego przedsięwzięcia.

Droga powiatowa Nr P2361 ma duże znaczenie dla Powiatu Mławskiego. W związku z powyższym przy projektowaniu kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu,
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego,
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu,
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych,
- odwodnienie powierzchniowe z zastosowaniem istniejących i projektowanych rozwiązań.

Zmodernizowana droga dzięki wykonaniu nowej nawierzchni, chodników i uzupełnieniu odwodnienia poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom. Trwała i bezpieczna droga, przejezdna przez cały rok dla wszelkich pojazdów, zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów. Administratorowi przyległych do drogi obszarów leśnych umożliwi wywóz dłużyc z lasu po wyrębie. Obniżone zostaną koszty utrzymania drogi, które przy istniejącej obecnie nawierzchni gruntowej, żwirowej, brukowej i zniszczonej nawierzchni z betonu asfaltowego są znaczne a wiążą się z kilkakrotnymi w ciągu roku zabiegami profilowania równiarki, remontów częściowych, wypełniania wybojów, uszczelniania spękań, krawędzi i uzupełniania poboczy kruszywem. Rozwiązany zostanie problem odwodnienia odcinka przebiegającego przez obszar zabudowany miejscowości Brzozowo Maje.

Przebudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej oraz poprawi komfort jazdy w okresie wzmożonego ruchu w okresie letnim. Zmodernizowana droga podniesie walory miejscowości Brzozowo Maje oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskie sąsiedztwo Mazur) mogą stać się miejscem do rozwoju agroturystyki lub nowych osiedleń. Droga stanowi część tras komunikacyjnych wyprowadzających ruch z Mazowsza na Mazury.

Na podstawie powyższej analizy należy stwierdzić, że wariant 1 jest najbardziej korzystny, natomiast wariant zerowy powinien zostać odrzucony.

Głównym zadaniem projektowanej drogi jest obsługa istniejącego terenu, w tym przede wszystkim stanowi dojazd do przyległych do drogi posesji i pól oraz stanowi połączenie z drogą powiatową przebiegającą na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Odcinek projektowany poprawi przejezdność tej drogi.

Przebieg projektowanej trasy nie pokrywa się z przebiegiem istniejącej drogi na odcinku szlaku, gdzie projektuje się korektę trasy aby nową konstrukcję wykonać w pasie ewidencyjnym. Projektuje się poszerzenie odcinka o nawierzchni brukowej i o nawierzchni bitumicznej. Na odcinku od km 2+695 do km 2+875 projektuje się obustronny chodnik a na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06 chodnik prawostronny. Na całym odcinku założono szesnaście punktów wierzchołkowych oraz dwa punkty kierunkowe. Łuki poziome projektuje

się z przechyłkami. Na planie sytuacyjnym podano współrzędne punktów kierunkowych, punktów załamania trasy oraz parametry łuków.

Konstrukcja nawierzchni dla ruchu KR 2 wg tablicy 5.3.1. przedstawia się jak niżej:
na odcinku od km 0+000 do km 02+695

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W grubości 7 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102 grubości 20 cm
- istniejące podłoże gruntowe lub nasyp z gruntu G1 z wykopów

Na odcinku od km 2+695 do km 2+875 konstrukcja poszerzenia jak wyżej a na istniejącej nawierzchni brukowej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5 cm
- warstwa wyrównawczo-wzmacniająca z betonu asfaltowego AC 22 W grubości zmiennej, średnio 5 cm czyli 125kg/m^2
- warstwa profilująca z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102 grubości średnio 5 cm
- istniejące podłoże gruntowe lub nasyp z gruntu G1 z wykopów

Na odcinku od km 2+875 do km 2+928,06 konstrukcja poszerzenia jak wyżej a na istniejącej nawierzchni bitumicznej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5 cm
- warstwa wyrównawczo-wzmacniająca z betonu asfaltowego AC 22 W grubości zmiennej, średnio 5 cm czyli 125kg/m^2

Pomiędzy warstwami bitumicznymi oraz pomiędzy warstwą podbudowy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie a warstwą bitumiczną projektuje się związanie międzywarstwowe..

Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem naturalnym frakcji 0/31,5 mm (mieszanka pospółki, żwiru i piasku) pobocza na szerokości od min. 1,0 m każde grubości 10 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne $I=0,06$ na odcinkach o przekroju daszkowym.

Konstrukcja nawierzchni chodnika:

- kostka betonowa brukowa grub. 6 cm
- podsypka piaskowa grub. 3 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego grub. 10 cm

Chodnik będzie oddzielony obrzeżami od trawników. Krawężnik projektuje się jako typu lekkiego 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem i podsypce cementowo – piaskowej 1:4, obniżony na wjazdach. Na zjazdach projektuje się nawierzchnię z kostki betonowej grubowej grubości 8 cm na podsypce piaskowej grubości do 3 cm, ułożonej na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm. Szerokość wjazdów uzależniona jest od szerokości wjazdów do posesji.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy drogi na odcinku szlakuwym będzie zapewnione przez zastosowanie odpowiednich pochyleń poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych i powierzchniowo w teren, wykorzystując naturalne ukształtowanie terenu, na którym położona jest projektowana droga. Z uwagi na znikomą ilość zanieczyszczeń, powstającą w wyniku ruchu pojazdów jako wystarczające urządzenie

oczyszczające spływy deszczowe przyjęto trawiaste zbocza i skarpy po których wody opadowe odprowadzane są w teren. Na części odcinków projektuje się wykonanie nowych rowów. Roboty z tym związane zostały ujęte w robotach ziemnych i plantowaniu skarp wykopów i nasypów. Zostaną wykorzystane projektowane przepusty i istniejący przepust rurowy oraz rowy odpływowe. Przepusty służą przepuszczeniu przez drogę wód cieku wodnego i przepuszczeniu przez drogę wód spływających w sposób naturalny po terenie. Projektuje się przebudowę przepustu w km 2+641,50 z $\varnothing$ 60 cm i długości 9,30 m na przepust $\varnothing$ 80 cm i długości 11,00 m.

Projektuje się przepusty prostopadle do drogi zlokalizowane w:

- km 0+459 rurowy $\varnothing$ 60 cm i długości 10,0 m z odpływem w prawo w teren
- km 0+820 rurowy $\varnothing$ 60 cm i długości 10,0 m z odpływem w prawo w teren
- km 1+150 rurowy $\varnothing$ 60 cm i długości 10,0 m z odpływem w prawo w teren
- km 1+431 rurowy $\varnothing$ 60 cm i długości 10,0 m z odpływem w prawo w teren

Pod wszystkimi zjazdami do gospodarstw i na drogi boczne, które przechodzą przez rów należy wykonać przepusty z rur betonowych $\varnothing$ 40 cm i długości 6,0 m. Ścianki tych przepustów projektuje się wykonać z betonu C16/20 lub można użyć elementów prefabrykowanych.

Szerokość zjazdów na pola i do gospodarstw przyjęto 5,0 m, z jezdnią o nawierzchni asfaltowej szerokości 3,00 m i grubości 5 cm na podbudowie z kruszywa naturalnego grubości 15 cm. Minimalny nasyp gruntu nad górną powierzchnią rury przepustu 30 cm. Łuki najazdowe o promieniu $R=5,00$ m. Szerokość zjazdów na drogi boczne jest zmienna, ale nie mniejsza niż 5,00 m. Łuki najazdowe o promieniu $R=5,00$ m. Przepusty pod zjazdami przyjęto z rur prefabrykowanych betonowych wipro o średnicy $\varnothing$ 40 cm długości łączne 6,0 m z zakończeniem kołnierzowym, ułożonymi na podsypce piaskowej o grubości warstwy 15 cm. Nie zmieniono lokalizacji istniejących zjazdów.

Na zjazdach przez chodnik projektuje się nawierzchnię z kostki betonowej brukowej grubości 8 cm na podsypce piaskowej grubości do 3 cm, ułożonej na podbudowie z kruszywa łamanego grub. 15 cm. Szerokość wjazdów uzależniona jest od szerokości wjazdów do posesji. Wjazdy zostaną oddzielone od nawierzchni chodnika i od trawników oraz zamknięte w bramach obrzeżami betonowymi.

Na projektowanym odcinku w liniach rozgraniczających pas drogowy występuje tylko poprzeczne przejście, wodociągów i linii napowietrznych energetycznych. Nie ma kolizji w robotach drogowych pomiędzy tymi urządzeniami.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, paliw oraz energii

Do zrealizowania planowanej inwestycji przewiduje się wbudowanie następujących materiałów:

beton asfaltowy

beton cementowy

emulsja asfaltowa

kruszywo naturalne, kruszywo łamane

woda

krawężniki, kostka betonowa, obrzeża

stalowe bariery ochronne,

słupki do znaków drogowych i znaki drogowe.

Podczas realizacji robót budowlanych będą używane maszyny budowlane napędzane olejem napędowym, zużycie 4÷10 l/h.

Do utrzymania wybudowanych dróg będą wykorzystywane następujące materiały: emulsja asfaltowa, grys, mieszanka pasku z solą (utrzymanie zimowe).

Zastosowanie wskazanych materiałów nie będzie miało istotnego znaczenia z punktu widzenia ochrony środowiska.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Dla ograniczenie negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

- korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów,
 - korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi,
 - zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety,
 - korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi,
 - zaniechanie prowadzenia prac hałaśliwych w nocy,
 - przewożenie materiałów sypkich na skrzyniach pojazdów zabezpieczonych opończą
 - zabezpieczenie materiałów sypkich jak np. kruszywa na składowiskach plandekami, aby wyeliminować pylenie
 - wykorzystanie zebranego humusu do humusowania rowów i zakładania terenów zielonych.
- Nie przewiduje się powstania nadmiaru humusu. Grunty z wykopów zostaną wykorzystane do nadbudowania nasypów związanych z podniesieniem niwelety drogi (nowe warstwy nawierzchni).
- nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej
 - woda dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej będzie potrzebna w niewielkich ilościach tylko do schładzania walców drogowych, zwilżania podbudów z kruszyw i potrzeb socjalno-bytowych zatrudnionych przy przebudowie pracowników
 - prowadzenie robót zgodnie z harmonogramem, wyeliminowanie opóźnień.
- Wody opadowe i roztopowe zostaną przejęte przez istniejące rowy drogowe.

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

Realizacja inwestycji drogowej – rozbudowa drogi powiatowej nr P2361W powodować będzie następujące rodzaje wprowadzanych do środowiska substancji lub energii (zarys problematyki):

Wody opadowe z przebudowywanej drogi i terenów przyległych odprowadzane będą do istniejących rowów przydrożnych trawiastych. Prognozując warunki eksploatacji należy stwierdzić, że nie zachodzi znaczące zagrożenie zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego w trakcie funkcjonowania rozbudowanej drogi. Skuteczność zastosowanych rozwiązań zarówno w sytuacji normalnego funkcjonowania dróg oraz w

sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód gruntowych i powierzchniowych.

Wielkość i rodzaje wprowadzanych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dotyczą głównie CO₂, węglowodorów alifatycznych oraz węgla elementarnego. Wg prognozy oddziaływania na warunki aerosanitarne otoczenia przebudowanych dróg należy stwierdzić, że funkcjonowanie dróg będzie spełniało normy w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza w perspektywie prognozowanych natężeń ruchu i nie zachodzi konieczność utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Należy dodać, że współczesne samochody emitują coraz mniej spalin, co związane jest z wprowadzeniem benzyn bezołowiowych i redukcją związków siarki w olejach napędowych oraz wprowadzenie bardzo rygorystycznych norm emisji spalin we współcześnie produkowanych silnikach.

Powstające w trakcie budowy drogi odpady nie są zaliczone do odpadów niebezpiecznych. Pozyskany destrukta asfaltowy z frezowania zostanie użyty do wykonania podbudowy na poszerzeniach. Humus zostanie w trakcie budowy zmagazynowany poza pasem drogowych i powtórnie wbudowany na skarpach i przy urządzeniu terenów zielonych na obszarach zabudowanych.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na skalę przedsięwzięcia oraz odległość do najbliższej granicy z obcym państwem (ok. 180 km do granicy z Obwodem Kaliningradzkim) nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

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

Projektowana droga powiatowa nr P2328W nie przebiega w sąsiedztwie obszaru Natura 2000. Najbliższy park narodowy – Kampinowski znajduje się w odległości, od południowego krańca obszaru około 110 km

najbliższy, już ustanowiony obszar Natura 2000 – Olszyny Rumockie – PLH 140010 znajduje się w odległości ok. 60 km na południowy zachód od przebudowywanej drogi

Obszar objęty przebudową znajduje się na terenie Zieluńsko-Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Celem przebudowy drogi jest doprowadzenie jej do parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.) Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby

- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych
- rozdzielenie pól
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziomu hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdów rolniczych.

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej odkształconej i z licznymi uszkodzeniami nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich za wyjątkiem przebudowy istniejących przepustów.

Przebudowa nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie wskutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów.

Planowana przebudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej, a także przebudowa nie będzie miała wpływu na faunę.

W porównaniu do wariantu zerowego przebudowa dróg wpłynie na estetyzację istniejącego krajobrazu.



WOJUT
Robert Felicki