

ORS.6220.2.7.2023

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku- Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1855) oraz art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 2185)(dalej: *ustawa oos*) i § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Ostrowskiego, ul. 3 maja 68, 07-300 Ostrów Mazowiecka reprezentowanego przez Pana Roberta Rosińskiego, ROSBUD Sp. z o.o., ul. Stanisława Moniuszki 3, 07-202 Wyszków z dnia 27 marca 2023 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na **Rozbudowie drogi powiatowej nr 2624W Białe-Szczepanowice-Kamieńczyk-Ryciorki**,

orzekam:

- I. **Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**
- II. **Określam warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 1 lit. b lub c 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:**
 - 1) Przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową.
 - 2) W trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą.
 - 3) Zaplecze budowy (park maszynowy, bazy i miejsca składowania odpadów/materiałów) należy zorganizować na terenie utwardzonym (optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie). Zakazuje się składowania materiałów budowlanych pod koronami drzew przeznaczonych do adaptacji.
 - 4) Usuwanie drzew ograniczyć do minimum oraz przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków (tj. z wyłączeniem okresu od 1 marca do 15 września) lub w tym okresie pod nadzorem ornitologicznym, po wcześniejszej opinii ornitologicznej o braku lęgów.
 - 5) Bezpośrednio przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdy zaistnieje taka konieczność należy umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją.
 - 6) Podczas prowadzenia prac, w razie konieczności wykonania wykopów, należy zabezpieczyć je w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt.
 - 7) Po zakończeniu prac budowlanych teren uprzątnąć i zrekultywować, teren przeznaczony pod powierzchnię biologicznie czynną obsiać mieszaną traw właściwych siedliskowo na

analizowanym terenie.

- 8) Przepusty pod koroną drogi zaprojektować tak, aby światło przepustu pozwalało zapewnić swobodę przepływu miarodajnego wody.
- 9) Na etapie realizacji inwestycji oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska wodno-gruntowego w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych. Należy zorganizować zaplecze, utwardzić wszystkie miejsca postoju maszyn.
- 10) Teren inwestycji wyposażać w odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do neutralizacji ewentualnych wycieków.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji

UZASADNIENIE

W dniu 27 marca 2023 r. Powiat Ostrowski reprezentowany przez Pana Roberta Rosińskiego, ROSBUD Sp. z o.o. wystąpił do Wójta Gminy Boguty-Pianki z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na Rozbudowie drogi powiatowej nr 2624W Białe-Szczepanowice-Kamieńczyk-Ryciorki.

Projektowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej nr 2624W Białe-Szczepanowice – Kamieńczyk-Ryciorki, powiat ostrowski, Gmina Boguty-Pianki o długości **5 295, 29 m**. Rozbudowę jezdni projektuje się istniejącym śladem z niewielkimi korektami, uwzględniając istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego. Rozbudowywana jezdnia po wykonaniu będzie miała szerokość 6,00 m.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) przedsięwzięcie to zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym Wójt Gminy Boguty-Pianki w dniu 28 marca 2023 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie; Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ostrowi Mazowieckiej o opinie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu.

Dnia 28 marca 2023 r. zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania administracyjnego.

W dniu 5 kwietnia 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wezwał Wójta Gminy Boguty-Pianki pismem znak: WOOŚ-I.4220.480.2023 KT oraz pismem z dnia 13 kwietnia 2023 r. znak: WOOŚ-I.4220.480.2023 KT2 do uzupełnienia dokumentacji.

Pismem z dnia 4 kwietnia 2023 r. (data wpływu do tut. organu: 06.04.2023 r.) znak: ZNS.7040.14.2023.HC Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrowi Mazowieckiej stwierdził, że przeprowadzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenie raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest wymagane.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim pismem znak: LU.ZZŚ.2.4901.131.2023.KK w dniu 14 kwietnia 2023 r. uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”. Organ ten nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne, jednocześnie wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, które zostały określone w pkt. 8) – 10)

sentencji.

Dnia 25 kwietnia 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem znak: WOOŚ-I.4220.480.2023.KT3 po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łączne uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określając jednocześnie warunki realizacji tego przedsięwzięcia. Organ prowadzący postępowanie uwzględnił opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, określając w pkt 1) – 7) sentencji warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji inwestycji.

Dnia 26 kwietnia 2023 r. zawiadomiono strony postępowania o możliwości zapoznania się oraz wypowiedzenia w sprawie zebranego materiału dowodowego, dotyczącego przedmiotowego wniosku.

Biorąc po uwagę opinie organów oraz uwzględniając łącznie kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, Wójt Gminy Boguty-Pianki stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Uwzględniając kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ww. ustawy przeanalizowano:

1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w sposób następujący: województwo mazowieckie, powiat ostrowski, Gmina Boguty-Pianki, obręb geodezyjny 0004 Białe-Szczepanowice działki ew. o nr 186, 187/1, 188/1, 187/2, 188/2, 163, 164, 189, 199/1, 185, 200, 215, 243, 245, 299, 287/2, 287/1, 235/2, 295, 296/2, 300/2, 300/1, 283, 236/1, 236/2, 237, 238, 284, 285, 239, 240, 241, 242; obręb geodezyjny 0001 Białe-Kwaczóły działki ew. o nr 330/1, 330, 334/5, 334/3, 334/7; obręb geodezyjny 0002 Białe-Misztale działki ew. o nr 136, 84/1, 84/2, 86/1, 86/3, 87/1, 87/2, 137/1, 138/1, 138/2, 86/2, 141/1, 141/2, 88/2, 99, 118, 156/1, 119/2, 119/1, 158/1, 158/2, 124/1, 124/2, 159/1, 159/2, 126/1, 126/2, 132/3, 132/4, 160/1, 160/2, 132/5, 132/6, 161/1, 161/2, 168/1, 168/2, 133, 134, 169/1, 169/2, 170/1, 170/2, 135; obręb geodezyjny 0014 Godlewo-Łuby działki ew. o nr 24/2, 26/1, 26/2, 23/1, 23/2, 25/2, 87/1, 87/2, 102, 115, 140, 141, 156, 153, 154, 157, 160, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172/4, 173/3, 172/3, 173/1, 173/4, 181, 185/1, 185/3, 185/4, 186/1, 186/3, 186/4, 187/1, 187/2, 188/1, 188/2, 189/1, 189/2, 179/1, 179/2, 202/3, 202/4, 202/5, 202/6, 195/1, 195/2, 196/1, 196/2, 180/1, 180/2, 197/1, 197/2, 198/1, 198/2, 199/1, 199/2, 201/1, 201/2, 200/1, 200/2; obręb geodezyjny 0016 Kamieńczyk Wielki działki ew. o nr 185/1, 185/2, 186/1, 186/2, 188/1, 188/2, 263; obręb geodezyjny 0015 Kamieńczyk-Ryciorki działki ew. o nr 40/3, 27, 22, 23/1, 23/2, 24/1, 24/2, 25/1, 25/2, 26/3, 26/4, 76/1, 76/2, 28, 29, 30, 31, 32, 318, 37/1, 40/5, 38/1, 39/1, 40/4, 35/4, 35/3, 43, 39/4, 37/3, 38/3, 39/6, 44/4, 44/3, 39/5, 78/1, 78/2, 42/3, 42/4, 46/2, 47/3, 47/4, 310/2, 75/3, 77/3, 48/3, 48/5, 48/4, 77/1, 139.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia mianem „skali” określić należy długość rozbudowywanej drogi, która wynosi 5 295, 29 m. Realizacja analizowanego przedsięwzięcia będzie miała charakter jednorazowy i nie przekroczy sześciu miesięcy.

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

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

Teren objęty bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi stanowi aktualnie użytkowaną drogę lokalną, pozbawioną roślinności i obiektów budowlanych. Na obecnym etapie, przed ostatecznym

opracowaniem projektu wykonawczego, nie są znane ostateczne ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji.

Przedsięwzięcia drogowe w trakcie realizacji i eksploatacji mogą oddziaływać niekorzystnie na niektóre komponenty środowiska. Jest to z reguły oddziaływanie o charakterze lokalnym. Podstawowe zagrożenia dla środowiska związane z inwestycjami drogowymi to:

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

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

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

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

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

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

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

Sytuacją awaryjną w przypadku analizowanego przedsięwzięcia jest ryzyko zanieczyszczenia gruntów oraz wód gruntowych i podziemnych substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z eksploatowanych pojazdów mechanicznych. Zaznaczyć również należy, że ryzyko wystąpienia powyższej awarii jest minimalne ze względu na fakt konieczności wykorzystywania sprawnego technicznie taboru samochodowego i maszynowego. Ponadto powyższe zagrożenia będą miały charakter oddziaływań bezpośrednich i krótkotrwałych - reakcja ze względu na negatywne oddziaływanie na środowisko wodno - gruntowe będzie natychmiastowa.

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

W przypadku omawianej drogi wystąpienie zdarzeń noszących znamiona poważnych awarii jest minimalne, ze względu na ich lokalny charakter, ograniczone natężenie ruchu z niskim udziałem

transportu ciężkiego oraz z prawdopodobieństwem przewozu substancji szczególnie szkodliwych równym zeru.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 1897) pojęciem *katastrofy naturalnej* określa się zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności takimi jak wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powodzie, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi albo też działanie innego żywiołu. Biorąc pod uwagę trudności z prognozowaniem występowania powyższych zdarzeń oraz brak dostępnych danych na powyższy należy przyjąć, że w obrębie terenu posadowienia planowanego przedsięwzięcia ryzyko katastrofy naturalnej jest niskie i nie powoduje konieczności podejmowania specyficznych działań budowlanych, organizacyjnych czy logistycznych, pozwalających na prawidłową realizację i eksploatację planowanego przedsięwzięcia.

Na podstawie danych kartograficznych ustalono, iż analizowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze zagrożonym występowaniem osuwisk ziemi ani na obszarze, na którym występuje ryzyko powodzi.

Zgodnie z zapisami art. 73 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - *Prawo budowlane* (Dz. U. z 2021 r., poz. 2351 ze zm.) katastrofą budowlaną jest niezamierzone, gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego lub jego części, a także konstrukcyjnych elementów rusztowań, elementów urządzeń formujących, ścianek szczelnych i obudowy wykopów. Biorąc pod uwagę powyższą definicję oraz fakt, iż projektowana instalacja spełniać będzie wszelkie normy jakości oraz budowlane dla analizowanego przedsięwzięcia, zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji nie przewiduje się wystąpienia katastrofy budowlanej.

W efekcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia powstawać będą różne kategorie odpadów (w myśl *Rozporządzenia z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów*) związane przede wszystkim z: realizacją prac ziemnych, użytkowaniem sprzętu budowlanego, realizacją typowych prac budowlanych oraz funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników budowy. *Odpady niebezpieczne*, np. zużyte oleje, czyściwo i opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi będą powstawały podczas konserwacji i eksploatacji maszyn oraz urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych powinien być gromadzony i przechowywany oddzielnie.

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

Odpady inne niż niebezpieczne powstają podczas przygotowania terenu do budowy. Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami odpady te należy zbierać w sposób zapewniający możliwość ich ponownego wykorzystania. Gleba oraz grunt z wykopów, za wyjątkiem gleby i gruntu zaolejonego (nie przewiduje się powstania tej kategorii odpadu), zostaną w całości zagospodarowane w obrębie projektowanego przedsięwzięcia.

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

W efekcie eksploatacji rozbudowywanej drogi powstawać będą typowe odpady uliczne.

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

- w sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu projektowanego przedsięwzięcia nie występują obiekty i obszary poddane ochronie na podstawie przepisów *ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach* (Dz. U. z 2022 r. poz. 672 ze zm.) oraz nie posiadają swojej lokalizacji obiekty i obszary poddane ochronie na podstawie przepisów *ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2625 ze zm.). Teren objęty bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi położony jest w oddaleniu od stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, nie przylega również do jezior;
- w obrębie terenu objętego bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi oraz w jego sąsiedztwie nie posiadają lokalizacji zaewidencjonowane parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne oraz pomniki przyrody. Teren przeznaczony pod ww. inwestycję zlokalizowany jest w odległości ok. 7,1 km od obszarów Natura 2000 Dolina Dolnego Bugu PLB140001 i Ostoja Nadbużańska PLH140011. Obszar realizacji inwestycji znajduje się częściowo na terenie korytarza ekologicznego Lasy Mielnickie-Puszcza Biała;
- w sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu projektowanego przedsięwzięcia nie występują strefy ochronne ustalone ze względu na występowanie chronionych bądź rzadki gatunków roślin i zwierząt;
- na podstawie dostępnych danych Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska ustalono, iż obszar objęty bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi zlokalizowany jest poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone;
- analizowane przedsięwzięcie nie jest położone w obszarze mającym istotne znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. W sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia nie występują dobra kultury chronione na podstawie przepisów *ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2022 r. poz. 840) oraz posiadające znaczną wartość dobra materialne;
- w sąsiedztwie oraz w bezpośrednim zasięgu projektowanego przedsięwzięcia nie posiadają swojej lokalizacji obiekty i obszary poddane ochronie na podstawie przepisów *ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych* (Dz. U. z 2023 r., poz. 151);
- zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300)), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie jednolitych części wód o nazwie: „Pukawka” o kodzie: PLRW20001026714729 i typie abiotycznym: potok lub strumień nizinny piaszczysty (PNp). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych posiada status naturalnej części wód. Za jej cel środowiskowy uznano osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego wód (zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D) oraz dobrego stanu chemicznego. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest zagrożona;
- analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) oznaczonych kodem GW200055, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi;
- planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarem Głównych Zbiorników Wód

Podziemnych. Inwestycja położona jest poza obszarami chronionymi, ustanowionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Według Podziału Hydrograficznego Polski, planowana inwestycja przecina Dopływ z Godlewa-Łub.

3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w powyższych punktach:

- działki przeznaczone pod przebudowę to działki o funkcji pasa drogowego i są wykorzystywane zgodnie z ich przeznaczeniem;
- rozbudowa obejmować będzie zmianę parametrów użytkowych i technicznych obiektu budowlanego co pozwoli na przywrócenie nośności jezdni oraz znacznie poprawi komfort i bezpieczeństwo ruchu na drodze powiatowej;
- realizacja przedsięwzięcia wiąże się z usuwaniem drzew i krzewów, usuwanie drzew i krzewów poza okresem lęgowym lub w tym okresie pod nadzorem ornitologicznym pozwoli uniknąć niepokojenia gniazdujących ptaków, a także ograniczy ich śmiertelność;
- biorąc pod uwagę zakres i lokalizację przedsięwzięcia, które będzie położone na terenie częściowo przekształconym antropogenicznie, realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele, przedmioty ochrony i integralność obszarów Natura 2000, jak również na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu oraz zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu;
- biorąc pod uwagę rodzaj i zakres przedsięwzięcia nie przewiduje się pogorszenia stanu ilościowego, ekologicznego i chemicznego wód. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego wpływu na stan ilościowy i jakościowy jednolitych części wód, nie wpłynie również negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych;
- negatywne oddziaływania, jakie mogą wystąpić na etapie realizacji przedsięwzięcia będą związane z możliwością zanieczyszczenia wód w wyniku uszkodzenia pracującego sprzętu i wycieku substancji ropopochodnych do wód lub gruntu;
- etap eksploatacji nie jest związany z użyciem technologii. Głównym źródłem uciążliwości na środowisko będzie ruch pojazdów samochodowych, w wyniku czego powstawać będą następujące oddziaływania: emisje zanieczyszczeń do powietrza, emisje hałasu, spływy opadowe i roztopowe;
- zmiana zniszczonej nawierzchni drogi zmniejszy poziom wibracji, hałasu i zapylenia, które są szkodliwe dla zdrowia człowieka oraz dla jakości środowiska, powodują szkodę w dobrach materialnych oraz dobrach kultury, pogarszają walory estetyczne środowiska;
- ze względu na skalę i charakter przedsięwzięcia obszar geograficzny, pozostający w zasięgu oddziaływania projektowanego zamierzenia inwestycyjnego, ograniczy się do jego najbliższego otoczenia z niewielkimi korektami, uwzględniając istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego;
- na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w zasięgu jego potencjalnego oddziaływania pozostawać będą w głównej mierze użytkownicy drogi, a w sezonie wiosenno-jesiennym pracujący na polach rolnicy;
- ze względu na miejsce lokalizacji oraz skalę analizowanego przedsięwzięcia nie istnieje możliwość wystąpienia oddziaływania transgranicznego, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

Przeprowadzona analiza i ocena lokalizacji oraz skali planowanego przedsięwzięcia, dokonana w oparciu o zgromadzone dokumenty i obowiązujące przepisy pozwala stwierdzić, iż przy zastosowaniu działań mających na celu zapobieganie lub ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko, przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, zachowana zostanie należyta dbałość o

środowisko oraz bezpieczne dla środowiska i zdrowia ludzi funkcjonowanie przedsięwzięcia.

Mając na względzie powyższe orzeczono jak w sentencji.

Integralną część niniejszej decyzji stanowi Załącznik Nr 1, zawierający charakterystykę przedsięwzięcia, co wynika z treści art. 84 ust. 2 ww. ustawy ooś.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce, za pośrednictwem Wójta Gminy Boguty-Pianki, w terminie 14 dni od daty 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



Otrzymują:

1. Powiat Ostrowski ul. 3 maja 68, 07-300 Ostrow Mazowiecka reprezentowany przez Pana Roberta Rosińskiego, ROSBUD Sp. z o.o., ul. Stanisława Moniuszki 3, 07-202 Wyszaków;
2. A.A.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie;
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie:
 - 1) W Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Boguty-Pianki;
 - 2) Na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Boguty-Pianki;
 - 3) Na tablicy ogłoszeń Sołtysa wsi Białe-Szczepanowice;
 - 4) Na tablicy ogłoszeń Sołtysa wsi Białe-Kwaczóły;
 - 5) Na tablicy ogłoszeń Sołtysa wsi Białe-Misztale;
 - 6) Na tablicy ogłoszeń Sołtysa wsi Godlewo-Łuby;
 - 7) Na tablicy ogłoszeń Sołtysa wsi Kamieńczyk Wielki;
 - 8) Na tablicy ogłoszeń Sołtysa wsi Kamieńczyk-Ryciorki;
 - 9) W miejscu planowanego przedsięwzięcia.

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na:

Rozbudowie drogi powiatowej nr 2624W Białe-Szczepanowice – Kamieńczyk-Ryciorki

planowanej na terenie działek: obręb geodezyjny 0004 Białe-Szczepanowice działki ew. o nr 186, 187/1, 188/1, 187/2, 188/2, 163, 164, 189, 199/1, 185, 200, 215, 243, 245, 299, 287/2, 287/1, 235/2, 295, 296/2, 300/2, 300/1, 283, 236/1, 236/2, 237, 238, 284, 285, 239, 240, 241, 242; obręb geodezyjny 0001 Białe-Kwaczóły działki ew. o nr 330/1, 330, 334/5, 334/3, 334/7; obręb geodezyjny 0002 Białe-Misztale działki ew. o nr 136, 84/1, 84/2, 86/1, 86/3, 87/1, 87/2, 137/1, 138/1, 138/2, 86/2, 141/1, 141/2, 88/2, 99, 118, 156/1, 119/2, 119/1, 158/1, 158/2, 124/1, 124/2, 159/1, 159/2, 126/1, 126/2, 132/3, 132/4, 160/1, 160/2, 132/5, 132/6, 161/1, 161/2, 168/1, 168/2, 133, 134, 169/1, 169/2, 170/1, 170/2, 135; obręb geodezyjny 0014 Godlewo-Łuby działki ew. o nr 24/2, 26/1, 26/2, 23/1, 23/2, 25/2, 87/1, 87/2, 102, 115, 140, 141, 156, 153, 154, 157, 160, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172/4, 173/3, 172/3, 173/1, 173/4, 181, 185/1, 185/3, 185/4, 186/1, 186/3, 186/4, 187/1, 187/2, 188/1, 188/2, 189/1, 189/2, 179/1, 179/2, 202/3, 202/4, 202/5, 202/6, 195/1, 195/2, 196/1, 196/2, 180/1, 180/2, 197/1, 197/2, 198/1, 198/2, 199/1, 199/2, 201/1, 201/2, 200/1, 200/2; obręb geodezyjny 0016 Kamieńczyk Wielki działki ew. o nr 185/1, 185/2, 186/1, 186/2, 188/1, 188/2, 263; obręb geodezyjny 0015 Kamieńczyk-Ryciorki działki ew. o nr 40/3, 27, 22, 23/1, 23/2, 24/1, 24/2, 25/1, 25/2, 26/3, 26/4, 76/1, 76/2, 28, 29, 30, 31, 32, 318, 37/1, 40/5, 38/1, 39/1, 40/4, 35/4, 35/3, 43, 39/4, 37/3, 38/3, 39/6, 44/4, 44/3, 39/5, 78/1, 78/2, 42/3, 42/4, 46/2, 47/3, 47/4, 310/2, 75/3, 77/3, 48/3, 48/5, 48/4, 77/1, 139.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) przedsięwzięcie to zaliczane jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Cechy i skala przedsięwzięcia

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia mianem „skali” określić należy długość rozbudowywanej drogi, która wynosi **5 295, 29 m**. Realizacja analizowanego przedsięwzięcia będzie miała charakter jednorazowy i nie przekroczy sześciu miesięcy.

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

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

Planowane przedsięwzięcie można uznać za *przedsięwzięcie lokalne*, a jego oddziaływanie na środowisko ograniczy się do terenu stanowiącego własność Inwestora.

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

Na dzień sporządzenia niniejszej charakterystyki teren objęty bezpośrednimi zamierzeniami inwestorskimi stanowi aktualnie użytkowaną drogę lokalną, pozbawioną roślinności i obiektów budowlanych. W ramach tej inwestycji zaprojektowano:

Nawierzchnia projektowanej jezdni/ zjazdów publicznych z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S, 50/70 grubości 4 cm, KR2, zgodnie z WT-2 2014,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W, 50/70 grubości 8 cm, KR2, zgodnie z WT-2 2014,
 - warstwa z istniejącej nawierzchni bitumicznej, sfrezowanej i wymieszanej z cementem (recykling na zimno) klasa mieszanki C3/4, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm;
 - istniejące warstwy podbudowy drogi powiatowej stabilizowane mechanicznie;
- Łącznie grubość konstrukcji nawierzchni: 32 cm.

Nawierzchnia projektowanej jezdni na poszerzeniach jezdni głównej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S, 50/70 grubości 4 cm, KR2, zgodnie z WT-2 2014,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W, 50/70 grubości 8 cm, KR2, zgodnie z WT-2 2014,
 - warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego fr. 0/31,5 mm, stabilizowane cementem (klasa mieszanki C3/4), grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm (materiał dowieziony z węzła betoniarskiego),
 - warstwa wzmocnionego podłoża z kruszywa naturalnego fr. 0/31,5 mm, stabilizowane cementem (klasa mieszanki C1,5/2), grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm (materiał dowieziony z węzła betoniarskiego),
 - istniejąca podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie.
- Łącznie grubość konstrukcji nawierzchni: 52 cm.

Nawierzchnia projektowanego chodnika:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej gr. 8 cm,
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4, gr. 4 cm po zagęszczeniu,
 - warstwa podbudowy z kruszywa łamanego fr. 0/31,5 mm, C90/3, grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm,
 - istniejąca podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie.
- Łącznie grubość konstrukcji nawierzchni: 27 cm.

Nawierzchnia projektowanych zjazdów publicznych i indywidualnych z kruszywa:

- warstwa z kruszywa łamanego fr. 0/31,5 mm, C90/3, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm,
 - istniejąca podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie.
- Łącznie grubość konstrukcji nawierzchni: 20 cm.

Nawierzchnia projektowanych zjazdów indywidualnych z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S, 50/70 grubości 5 cm, KR1, zgodnie z WT-2 2014,
 - warstwa podbudowy z kruszywa łamanego fr. 0/31,5 mm, C90/3, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm,
 - istniejąca podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie.
- Łącznie grubość konstrukcji nawierzchni: 25 cm.

Nawierzchnia projektowanego pobocza jezdni:

- warstwa z kruszywa łamanego fr. 0/31,5 mm, C90/3, grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm,
 - istniejąca podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie.
- Łącznie grubość konstrukcji nawierzchni: 15 cm.

Nawierzchnia projektowanego pobocza zjazdów:

- warstwa z kruszywa naturalnego fr. 0/31,5 mm, C90/3, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm,
 - istniejąca podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie.
- Łącznie grubość konstrukcji nawierzchni: 10 cm.

Stan istniejący

Rozbudowywany odcinek drogi powiatowej nr 2624W Białe-Szczepanowice – Kamieńczyk-Ryciorki rozpoczyna się w pikietażu 1+414,71 km na wysokości obiektu mostowego na cieku „Dopływ z Godlewa-Łub” oraz w pobliżu skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Kamieńczyk-Ryciorki o nawierzchni z betonu asfaltowego, a kończy się na granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 690 w miejscowości Białe-Szczepanowice.

Szerokość pasa drogowego rozbudowywanej drogi powiatowej, należącej do Zarządu Powiatu w Ostrowi Mazowieckiej, w liniach rozgraniczających wynosi od ok. 9,50 m do ok. 15,00 m. W chwili obecnej rozbudowywana droga powiatowa posiada nawierzchnię utwardzoną betonem asfaltowym o zmiennym nachyleniu podłużnym i poprzecznym. W ciągu drogi znajduje się 10 istniejących przepustów betonowych z betonowymi ściankami oporowymi na wylotach, których pikietaż wyszczególniono powyżej. Okolice terenu rozbudowywanego odcinka drogi powiatowej jest w większości otoczona polami uprawnymi. Zabudowa mieszkalna występuje głównie w miejscowościach Godlewo-Łuby, Kamieńczyk-Ryciorki oraz Białe-Szczepanowice. Stan techniczny drogi ulega nieustannym zmianom w czasie jej użytkowania, głównie przez mocno oddziałujące czynniki atmosferyczne jak i obciążenie ruchem pojazdów drogowych i rolniczym, brak wystarczającej nośności jezdni przyczynia się do znacznej jej destrukcji. Stwierdzono dużą ilość uszkodzeń i nierówności istniejącej nawierzchni, które wpływają w sposób szkodliwy na komfort jazdy oraz bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Obecnie odwodnienie drogi odbywa się poprzez spływ wód powierzchniowych w liczne zaniżenia występujące na nawierzchni drogi oraz poprzez wchłanianie do gruntu, a także do istniejących rowów przydrożnych tworzących system odwodnienia drogi z przepustami znajdującymi się pod jezdnią drogi powiatowej.

Stan projektowany

Rozbudowa odcinka drogi powiatowej nr 2624W Białe-Szczepanowice – Kamieńczyk-Ryciorki obejmować będzie zmianę parametrów użytkowych i technicznych obiektu budowlanego co pozwoli na przywrócenie nośności jezdni i znacznie poprawi komfort i bezpieczeństwo ruchu na drodze powiatowej. Rozbudowa drogi obejmować będzie utwardzenie drogi poprzez wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego.

Założenia do projektowania:

- klasa drogi - droga powiatowa;
- kategoria: KDZ (zbiorcza);
- przewidywany ruch – KR2;
- prędkość projektowa – $V_p = 40 \text{ km/h}$;
- szerokość jezdni – 6,00 m;
- spadek jezdni dwustronny 2% lub jednostronny 2% (na łukach poziomych);
- łączna długość rozbudowywanego odcinka drogi – 5 295, 29 m;
- pobocza o nawierzchni z kruszywa łamanego, fr. 0-31,5 mm, szerokości 1,00 m;
- zjazdy publiczne o nawierzchni z betonu asfaltowego lub kruszywa łamanego;
- zjazdy indywidualne z betonu asfaltowego lub kruszywa łamanego,
- odcinek chodnika przy jezdni o nawierzchni z kostki betonowej, gr. 8 cm;
- przebudowa/ budowa rowów przydrożnych na całym zakresie opracowania wraz z przepustami pod zjazdami zwykłymi z rur HDPE Ø400mm oraz pod zjazdami publicznymi z rur HDPE Ø600mm,
- przebudowa wszystkich przepustów betonowych pod jezdnią drogi powiatowej oraz budowa przepustu w pikietażu 3+872.00m z rur HDPE.

Rozbudowę jezdni projektuje się istniejącym śladem z niewielkimi korektami, uwzględniając istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego. Rozbudowywana jezdnia po wykonaniu będzie miała szerokość 6,00 m.

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

ŁĄCZNA POWIERZCHNIA ZAGOSPODAROWANIA – 47 928,11 m²

- jezdnia i skrzyżowania z betonu asfaltowego	ok. 32 482,58 m ²
- chodnik	ok. 268,29 m ²
- zjazdy publiczne z betonu asfaltowego	ok. 355,34 m ²
- zjazdy indywidualne z betonu asfaltowego	ok. 1 241,48 m ²
- zjazdy indywidualne z kruszywa łamanego	ok. 3 645,22 m ²
- pobocze jezdni z kruszywa łamanego	ok. 8 864,90 m ²
- pobocze zjazdów z kruszywa łamanego	ok. 1 070,30 m ²

Realizacja projektowanych robót przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Rodzaj technologii

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

W celu realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wykoszenie roślinności zielnej porastającej pobocza.

W celu realizacji przedsięwzięcia wykorzystane zostaną typowe maszyny budowlane, tj. równiarka, koparko - ładowarka, wywrotki dowożące potrzebne materiały budowlane, oraz zagęszczarki.

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

• Etap realizacji

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

W trakcie realizacji przedsięwzięcia zużycie wody występuje w minimalnym zakresie: zraszanie podbudowy kamiennej w trakcie stabilizacji mechanicznej, zraszanie bębnow walców drogowych podczas zagęszczania nawierzchni bitumicznej - przewidywane zużycie ok. 360 m³.

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

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

• Etap eksploatacji

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m² utrzymywanej powierzchni drogi. Ponadto wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów

zielonych, tj. czyszczenie muld drogowych, koszenie poboczy, usuwanie roślinności wkraczającej na korpus drogi. Zużycie tych materiałów będzie zależne będzie od sposobów i zasad eksploatacji drogi i zgodne będzie ze standardami utrzymania dróg publicznych.

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

Rozwiązania chroniące środowisko

W myśl art. 137 ustawy - Prawo ochrony środowiska *przeciwdziałanie zanieczyszczeniom*, a więc negatywnym oddziaływaniom na środowisko, polega na *zapobieganiu* lub *ograniczaniu* wprowadzania do środowiska substancji lub energii. W analizowanym przypadku ze względu na miejsce lokalizacji przedsięwzięcia oraz charakter inwentaryzowanych tu zasobów przyrodniczych nie przewiduje się konieczności określenia działań kompensacyjnych.

Planowane przedsięwzięcie, polegające na rozbudowie drogi powiatowej nr 2624W Białe-Szczepanowice – Kamieńczyk-Ryciorki, powiat ostrowski, Gmina Boguty-Pianki, nie będzie stanowiło przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przyrodnicze jako całość, bądź na jego poszczególne składniki. W efekcie jego realizacji wystąpią pewne oddziaływania na środowisko, choć w głównej mierze będą one miały czasowo i przestrzennie ograniczony charakter. Ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia na etapie eksploatacji analizowana droga również nie będzie stanowić znaczącego zagrożenia dla środowiska przyrodniczego jako całość, bądź na jego poszczególne składniki oraz jakości życia lokalnej społeczności.

Istniejące oddziaływania na środowisko w sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia

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

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

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

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

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

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

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

Oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia

Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne

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

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

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

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

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

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

Wpływ realizacji rozbudowy drogi na jakość powietrza atmosferycznego związany będzie głównie z prowadzeniem prac budowlanych oraz z ruchem samochodowym przy budowie. W trakcie budowy w powietrzu wzrośnie zawartość zanieczyszczeń stanowiących efekt tzw. emisji nieorganizowanej, czyli:

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

Mimo, iż wymienione powyżej oddziaływania mogą być czasowo uciążliwe, przejściowy charakter projektowanych prac budowlanych pozwala twierdzić, że etap realizacji analizowanego przedsięwzięcia nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku, których nośnikiem jest powietrze. Powyższe oddziaływania będą posiadały ograniczony i krótkotrwały zasięg. Ze względu na ograniczoną skalę przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza związana z pracą sprzętu użytego podczas rozbudowy nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych *Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu*, korespondujące z dopuszczalnymi poziomami określonymi w *Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych*

substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r., poz. 845), co potwierdzają opracowania wykonane dla innych dróg o podobnej charakterystyce i lokalizacji środowiskowej.

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

Oddziaływanie na klimat akustyczny

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

Oddziaływanie na powierzchnię ziemi

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

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

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

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

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

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

Oddziaływania na etapie eksploatacji przedsięwzięcia

Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne

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

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

W fazie eksploatacji analizowanych dróg źródło znaczącego zagrożenia dla wód podziemnych stanowić może wyłącznie w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej, szczególnie związanej z

niekontrolowanym wyciekami substancji niebezpiecznych. W sytuacjach takich istotna jest jak najszybsza neutralizacja skażonych stref i usunięcie zanieczyszczeń. Prace zabezpieczające powinny być prowadzone wyłącznie przez wyspecjalizowane służby techniczne.

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

Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

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

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

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

Oddziaływanie na klimat akustyczny

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

Oddziaływanie na powierzchnię ziemi

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

- największe skażenie gleb wzdłuż drogi o średnim i małym natężeniu ruchu zawiera się w pasie 10 - 30 m od krawędzi jezdni, a w odległości 50 m jest już o połowę niższe,
- wskutek masowego zastosowania benzyny bezołowiowej opad ołowiu praktycznie nie wystąpi, a

zawartość ołowiu zakumulowanego dotychczas w glebie nie przekroczy dopuszczalnej normy.

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

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

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

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

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



WÓJT
Jędrzej Michał Drewnowski

